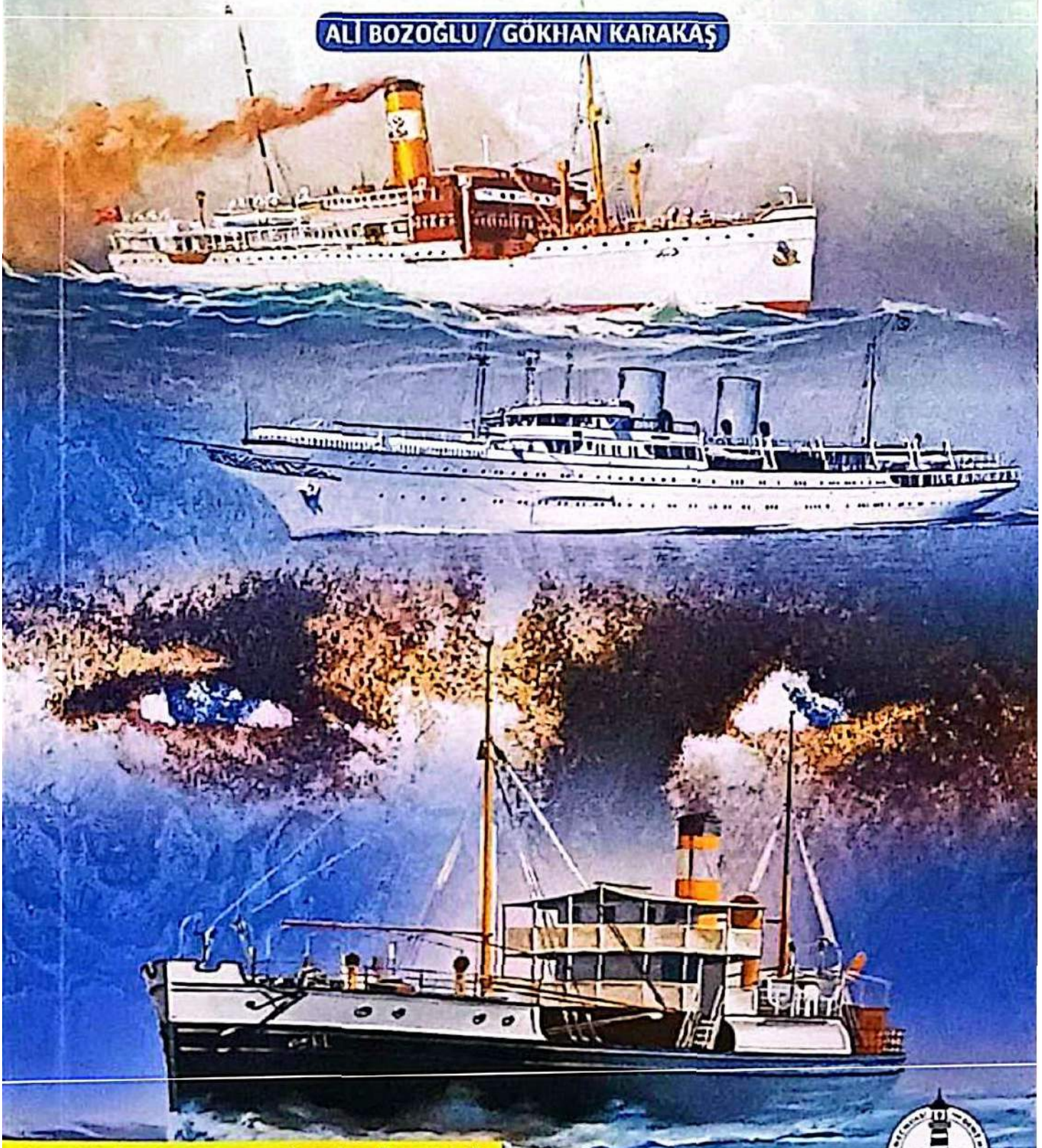
# ATATÜRK'ÜN GEMİLERİ

ALİ BOZOĞLU / GÖKHAN KARAKAŞ



Cem Gürdeniz ve Levent Akson'un Ön Sözü İle

**Yayın Yönetmeni**
Levent AKSON

**Sorumlu Müdür**
Barış YURTERİ

**Editör**
Özsevi ERÖZ

**Son Okuma**
Yılma Başar KORKMAZ

**Kapak Tasarım**
Deniz ÖZMEN

**Sayfa Tasarım**
adenizerelsan

**1. Baskı:** Nisan 2024

**ISBN**
978-605-73024-2-7

Yayıncı Sertifika No: 66462
www.pankusyayinlari.com
www.veryansintv.com

**Yeni Deniz Mecmuası Yayınları**
İLKAN MEDYA REKLAM TİCARET ANONİM
ŞİRKETİ KURULUŞUDUR
Yıldızevler Mh. Rabindranath Tagore Cd. 47/4
Çankaya/Ankara
Tel: 0312 222 98 87

**BASKI:**
Salmat Basım Yayıncılık Ambalaj San. Tic. Ltd. Şti.
Saray Mahallesi 1007.Cad.No:2
Kahramankazan/Ankara
Tel: 0312 341 10 24
Sertifika No: 47771

© Tüm hakları saklıdır. Bu kitabın tamamı ya da bir kısmı 5846 ve 2937 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Yasası Hükümleri gereğince kitabı yayımlayan PANKUŞ YAYINLARI'na aittir. Yayınevinin izni olmaksızın elektronik, mekanik, fotokopi ya da herhangi bir kayıt sistemi ile çoğaltılamaz, yayınlanamaz ve depolanamaz.

# İÇİNDEKİLER

CEM GÜRDENİZ / "ATATÜRK, DENİZ VE GEMİ" ..... 7
LEVENT AKSON / "ANADOLU MAVİSİ'NDEN '
ATATÜRK'ÜN GEMİLERİ'NE" ..... 11
TEŞEKKÜR ..... 13
SUNUŞ ..... 17
YAZARLARIN NOTU ..... 19
ATATÜRK'ÜN GEMİLERİ'NDEN NOTLAR ..... 21
KURTULUŞ SAVAŞI'NIN İŞARET FİŞEĞİ: KARTAL ..... 27
MİLLİ MÜCADELE'Yİ BAŞLATAN VAPUR: BANDIRMA ..... 31
ATATÜRK'Ü KARADENİZ'E GÖTÜREN SAVAŞ GEMİSİ: HAMİDİYE ..... 43
CUMHURBAŞKANI ATATÜRK'Ü
HAYDARPAŞA GARI ÖNÜNDE BEKLEYEN SÖĞÜTLÜ ..... 51
ATA'MIZI SEKİZ YIL ARADAN SONRA
İSTANBUL'A GETİREN YAT: ERTUĞRUL ..... 57
YARBAY MUSTAFA KEMAL'İ ÇANAKKALE CEPHESİ'NE
GÖTÜREN VAPUR: REŞİT PAŞA ..... 71
İSTANBUL KADAR GÜZEL, İSTANBUL
KADAR COŞKULU: GÜLCEMAL VAPURU ..... 77
İSMİYLE KURTULUŞ SAVAŞI'NI
HATIRLATAN TEKNE: ANKARA MOTORU ..... 85
İSTANBUL'DA EN ÇOK BİNDİĞİ
KÜÇÜK TEKNE: SAKARYA MOTORU ..... 89
BİR KEZ BİNDİĞİ KÜÇÜK TEKNE: NİL MUŞU ..... 93
GENÇ CUMHURİYET'İN EMPERYALİZME MEYDAN OKUYUŞU:
KARADENİZ VAPURU ..... 97
GAZİ'Yİ KARADENİZ'E GÖTÜREN İZMİR VAPURU ..... 113
MEMNUNİYETLE GEÇİRİLEN
BİRKAÇ DAKİKA: MARMARA VAPURU ..... 121
BÜYÜK ÖNDER'İN EN ÇOK SEVDİĞİ VAPUR: EGE ..... 125
YURT GEZİSİNİN DÖNÜŞÜNDE
KADIKÖY VAPURU KARŞILAMIŞTI ..... 135

KISA AMA NEŞELİ SEYAHATLERİN
HATIRASI KALAMIŞ VAPURU ..... 139
YAKIN TARİHE KADAR KULLANILAN VAPUR: HEYBELİADA ..... 143
DENİZALTININ BATIRDIĞI VAPUR: ÇANKAYA ..... 147
ATATÜRK'ÜN TARIM DEVRİMİNİN ŞAHİDİ: RÜSTEMİYE ..... 153
İRAN ŞAHI PEHLEVİ VE ATATÜRK
KINALIADA'NIN GÜVERTESİNDE ..... 159
ATATÜRK'E VAZİFE VEREN VAPUR: ANKARA ..... 165
ANITKABİR'DE SERGİLENEN ATATÜRK'ÜN SARI ZEYBEK'İ ..... 171
SAVARONA'NIN KARDEŞİ ATATÜRK'ÜN ACAR'I ..... 175
ADINI KADİM ŞEHİRDEN ALAN TEKNE YAŞARKEN
BİNDİĞİ SON DENİZ ARACI OLDU: İSTANBUL ..... 185
TÜRKİYE CUMHURİYETİ'NİN DENİZDEKİ "RÜYA"SI ..... 193
ATATÜRK'ÜN HIZI VE MÜRETTEBATIYLA HAYRAN
OLDUĞU SAVAŞ GEMİSİ: ADATEPE MUHRİBİ ..... 199
ANADOLU'YA GÖZ DİKEN MUSSOLİNİ'YE
CEVAP VEREN DESTROYER: ZAFER ..... 205
ÇOCUK TELAŞIYLA BEKLEDİĞİ
YELKENLİ: BEYAZ KUĞU SAVARONA ..... 211
ADIYLA, ŞANIYLA DONANMANIN GURURU: YAVUZ ..... 227
YILDIRIM ORDULARI KOMUTANINI
GÜVERTESİNDE AĞIRLAYAN YILDIRIM BOTU ..... 239
İSTANBUL BOĞAZI VE MARMARA DENİZİ
SEYAHATLERİNİNİ GÖZDESİ: ÇANKAYA MOTORU ..... 249
SEYR-İ SEFAİN'İN MARMARA PRENSESİ: MALTEPE VAPURU ..... 255
ATAMIZIN SAVARONA'DAN ÖNCE DENEDİĞİ
KUĞU KADAR ZARİF YELKENLİ: LİLLİAS ..... 259
İZMİRLİ LEVANTEN BEYEFENDİNİN GÖZDESİ: LADY MAY YATI ..... 265

KAYNAKLAR ..... 271

# "ATATÜRK, DENİZ VE GEMİ"

Dumlupınar Başkomutanlık Meydan Muharebesi'nde zafere erişen Mustafa Kemal, 1 Eylül 1922 sabahı Batı Cephesi'nin tüm birliklerine *"Ordular İlk Hedefiniz Akdeniz'dir, ileri"* emrini verdi. Bu, sadece askeri bir harekât direktifi değildi. Bu direktif, aynı zamanda Anadolu'nun denizlerle buluşmasına yönelik bir jeopolitik direktifti. Anadolu'nun Akdeniz ve okyanuslarla olan bağlarını koparan Sevr zincirine bir başkaldırıştı. Bu, strateji dehası bir aklın dört kelime ile özetlenecek jeopolitik bir manifestosuydu.

"İlk hedef" Akdeniz'di, peki ya sonrası? Bunu da gelecek nesillere bırakıyordu. Bu görkemli zaferi başlatan askeri direktif, bugün Türk'ün denizcileşme ve denize, geri dönmemek üzere çıkışının bir nevi manifestosu olan Mavi Vatan'ın ilk kıvılcımı ve aynı zamanda Cumhuriyet Donanması'nın kuruluşunun da ilk adımı oldu.

Cumhuriyet Donanması'nın stratejik çerçevesini dâhilere özgü öngörüsü ve entelektüel birikimiyle Mustafa Kemal Atatürk çizerken, Anadolu'da on asırdır var olan karasal odaklı devlet jeopolitiğini denize çevirerek gerek askeri alanda gerekse sosyal, kültürel ve ekonomik alanlarda denizi Türklerin hayatına sokmaya gayret sarf etmiştir. Kısaca deniz uygarlığına geçişin ilk adımlarını atmıştır. Öyle bir deha ki, Cumhuriyet Donanması'na ilk yıllarında denizaltı tedarik ettirecek ve hatta isimlerini bile yeni Türkçeye uygun bir şekilde (Atılay, Saldıray; Batıray, Yıldıray) kendi seçecek kadar ileri görüşlü, donanmayı güçlü karacı mareşal ve generallere rağmen geliştirebilmek için Bahriye Bakanlığı kurduracak kadar da gerçekçi.

Atatürk'ün gerçekçiliği, bilimi ve aklı harmanlayan devlet adamlığı, bu coğrafyanın donanmasızlığa tahammülü olmadığını ona yıllar önce öğretmişti. Okuduklarından ve yaşadıklarından, Osmanlı donanmasının tüm yenilgi ve baskınlarında, saraydan yetişme karacı generallerin stratejik hatalarını görebilmişti. Osmanlı donanmasının

jeopolitik bir varlık olmaktan çok, kara ordusunun destek unsuru, operatif bir unsur olarak kullanılmasının devlete verdiği zararları çok iyi anlamıştı.

Onun Cumhuriyet Donanması'nı oluşturma ve güçlendirme refleksinde, çekirdek bir donanmanın kurulması öncelik almıştır. TCG Hamidiye Kruvazörü ile 1924 yılında yaptığı Karadeniz gezisinde geminin jurnaline yazdığı aşağıdaki cümleler, Cumhuriyet'in denizlere yönelişinin ayrılmaz parçası olan strateji ve kuvvet oluşturma süreçlerinin bina edileceği, teorik alt yapıyı oluşturuyordu.

*"Hudutlarının mühim ve büyük aksamı deniz olan Türk devletinin donanması da mühim ve büyük olmak gerektir. O zaman Türk Cumhuriyeti daha müsterih ve emin olacaktır. Mükemmel ve kadir bir Türk donanmasına malik olmak gayedir."*

Atatürk, donanmanın gelişimi için sistematik bir politika izledi. Şöyle diyordu:

*"Evvela çekirdek bir donanma tedarik etmekle yetinip, deniz sanayi ve ticaretimizi geliştirmeliyiz. Bundan sonra memleket sanayiinden fışkıracak donanmayı yapmak da kolay olacaktır. İlk beş senede kendimizi toplayıp devrimleri yapar, ikinci beş senede dünyaya kendimizi tanıtırız. Üçüncü beş senede İngiliz kralına yurdumuzu ziyaret ettiririz."*

Donanma gelişirken, ticari denizciliğimiz de 1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren Kabotaj kanunu ile "Denizcilik Gücü" boyutunda devrim yaşamıştır. Kapitülasyonlar kaldırılmış, Türk karasuları içinde yabancı firmalara olanak sağlayan yüzlerce yıllık düzenlemelere ve sömürüye *'dur'* denmiştir. 1 Kasım 1937 tarihinde TBMM Beşinci Dönem açılış konuşmasında denizciliğe yönelik direktifleri de onun deniz uygarlığına geçiş niyetinin açık bir ilanıydı:

*"En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifadeyi bilmeliyiz; denizciliği Türk'ün büyük ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız."*

Atatürk, kurduğu yeni Cumhuriyet'i ve asırlardır denizden koparılmış Türkleri denize yönlendirdi. Bu süreçte en büyük enerjisini sadece stratejik aklından ve ideallerinden değil, aynı zamanda deniz tutkusu ile gemi sevgisinden aldı. Denize ait her şeyi seviyordu.

Öyle bir tutkuydu ki Ankara'da denizi özlediğinde Çubuk Barajı gölüne gidip deniz tutkusunu baraj gölünde tenezzüh teknesi ile gezerek giderecek kadar; İstanbul'a her gelişinde İzmit'ten sonra deniz ulaşımını kullanacak kadar; Karadeniz ve Akdeniz'de Türk Bayraklı yolcu gemileri ve savaş gemilerimiz ile en uzun süreli deniz yolculukları yapan tek cumhurbaşkanı olacak kadar; yelken yapıp kürek çekecek ve her fırsatta yüzecek kadar; ayağına gelen İngiliz kralını Moda Koyu'nda deniz spor yarışlarında ağırlayacak kadar....

Elinizde tuttuğunuz bu kitap denizi aklı, ruhu ve kalbi ile seven büyük kurtarıcının gemi sevgisinin somutlaştığı ve kısa hayatına denizden anılar kattığı tekne ve gemileri anlatıyor. Her biri birbirinden kıymetli anılarla donanmış 36 tekne ve geminin denizcilik tarihimizde ilk kez bu seviyede titiz araştırmalar sonucu bir bütün halinde denizcilik kültür mirasımıza eklenmesi çok değerlidir.

Kitaba hayat veren Sayın Gökhan Karakaş ve Ali Bozoğlu ile gerek araştırma gerekse basım aşamasına destek veren tüm kişi, kurum ve kuruluşları tebrik ediyorum.

**(E) AMİRAL CEM GÜRDENİZ**

# "ANADOLU MAVİSİ'NDEN 'ATATÜRK'ÜN GEMİLERİ'NE"

Ülkemizin en değerli deniz tarihçisi Ali Bozoğlu ve yazılarında çoklukla deniz konu ve olaylarını işleyen değerli gazeteci dostum Gökhan Karakaş, iki yıl önce bana gelip Atatürk'ün bindiği tekne ve gemiler konulu bir çalışmayı başlatacakların söylediklerinde çok sevinmiştim. Ancak samimi söylemeliyim ki, bir o kadar da kaygılanmıştım.

Atatürk için her konuda kitap yazılmıştır, fakat Atatürk ve Atatürk'ün kullandığı tekne ve gemiler çok özel bir araştırma gerektiriyordu ve bu konuda kaynakça bulmak son derece zorlu bir işti.

Bu yaman ikili bıkmadan, usanmadan çalışmalarını iki yıl sürdürdü; bazen telefonla beni ararlar, bazen de ofisime gelip hiç aklınıza gelmeyecek Atatürk'ün kullandığı bir tekneyi bulmanın heyecanını benimle paylaşırlardı. Bu çalışmalar ölümsüz Atatürk'ü daha bir ölümsüzleştiriyor ve her teknenin öyküsünde Atatürk'ün denize bakışını çok farklı bir açıdan görebiliyorduk.

Âdeta iğneyle kuyu kazıyorlardı. Bu süreçte dinlendiklerini de hiç görmedim. Her yeni bulunan teknede ayrı bir heyecan yaşanıyordu ve en zoru da bu heyecanı kelimelere dökmekti. Bunu başardılar ve Türkiye'ye "*Anadolu Mavisi*" ve devamında "*Atatürk'ün Gemileri*" kitaplarını hediye ettiler.

Bu kitabı okurken; Kartal istimbotta işgal donanmasının arasından geçerken "*Geldikleri gibi giderler*" diyen bir devrimcinin inancını, Karadeniz Vapuru'nda "*Dünya bize gelmezse biz dünyanın ayağına gideriz*" diyen ve gemiyi bir yüzer sergi gemisi yapan dehayı ve çocuk telaşıyla beklerken "*Keşke daha önce gelseydi*" dediği Savarona yatını hatırlayacaksınız.

Değerli dostlarım Ali Bozoğlu ve Gökhan Karakaş'ı bu önemli çalışmalarından dolayı canı gönülden kutluyorum. Son söz olarak

şunu söylemek istiyorum; Türkiye Cumhuriyeti özgürlüğüne Kartal'la, Bandırma'yla, İnebolu'nun denk kayıklarıyla denizden kavuşmuştur. Ve bu kitapta özgürlüğümüzün her anını, okudukça yaşayacaksınız.

**KAPTAN LEVENT AKSON**

# TEŞEKKÜR

Deniz feneri gibi rotamızı belirleyen Amiral Cem Gürdeniz'e ve Kaptan Levent Akson'a,

Yolumuzu hep açan; Cem Melikoğlu'na, Fuat Pamukçu'ya, Kaptan Mustafa Can'a, Kaptan Uluç Hanhan'a, Aret Tasciyan'a, Jochen Kruesmann'a, G. Burak Alkoç'a, Erdal Gedikoğlu'na,

Kuvayı Milliye ruhunu yaşatan; halk ozanı Sümer Ezgü'ye, İnebolu Denizcilik'ten İhsan Karaveliioğlu'na, Alp Armutlu'ya, Veryansın TV'den Nihat Genç ve Erdem Atay'a, Özsevi Eröz'e, Yılma Başar Korkmaz'a; Tansel Timur'a, Ferhat Acuner'e, Emin Yaşacan'a, Fuat Akpınar'a, Mustafa Kemal Ulusu'ya, Beril Ulugöl'e, Barbaros Büyüksağnak'a, Dr. Tuna Yılmaz'a, Ahmet Soyuer'e, Serkan Ay'a, ressam Cumhur Koraltürk ve Haslet Soyöz'e,

Varlığını hep hissettiren; Bülend Temur'a, Ali İbrahim Kontaytekin'e, Sinem Dedetaş'a, Yılmaz Onur'a, DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak'a, Kayhan Çindemir'e, Suat Sözen'e, Ali Rıza İşipek'e, Fuat Çimen'e, Deniz Özmen'e, Ercan Akpolat'a, Cezmi Özkunt'a, Yener Lütfi Mert'e, Erdem Cever'e, Anadolu Kulübü Başkanı Metin Cizreli'ye ve Melih Korkmaz'a, yaşayan insan hazinelerimizden Aksona Mehmet ağabeyimiz ile Serco Eksiyan'a, Savaş Karakaş'a, Gündoğdu Saruhanoğlu'na, Oryal Ünver'e, Mehmet Kaya'ya, yaşam pınarım Pınar Akçekaya'ya,

**Değerli akademisyenler**; Muazzez İlmiye Çığ'a, Prof. Dr. Bingür Sönmez'e, Prof. Dr. Akile Gürsoy'a, Prof. Dr. Özcan Arslan'a, Dr. Murat Koraltürk'e, Prof. Dr. Bayram Öztürk'e, Doç. Dr. Evrim Şencan'a, Doç. Dr. Yasemin Nemlioğlu'na, Doç. Dr. Funda Şirin'e, Prof. Dr. Figen Atabey'e, Dr. Öğretim Üyesi Mithat Atabay'a, Prof. Dr. Bedrettin Görgün'e, Prof. Dr. Şengül Aydıngün'e, Prof. Dr. Jale Ece'ye, Prof. Dr. Mustafa İnsel'e, Prof. Dr. Aydın Şalcı'ya, Dr. Kerim Kazgan'a, Dr. Zekeriya Türkmen'e, Doç. Dr. Orhan Çekiç'e, Prof. Dr. Süleyman İrvan'a, Doç. Dr. Murat Yümlü'ye, Doç. Dr. Ozan Ünsalan'a,

**Değerli kaptanlar**; Refik Akdoğan'a, Ufuk Teker'e, Saim Oğuzülgen'e, Cahit İstikbal'e, Bülent Dandin'e, Nadir Özsoy'a, Baybora Yıldırım'a, Engin Yücel'e, Yunus Can'a, Adil Tuğcu'ya, Arslan

Dede'ye, Ömer Asmalı'ya, Erol Aydın'a, Mesut Öztürk'e, Levent Horasanlı'ya, Süleyman Sarı'ya, Cengiz Karabüber'e, Alev Tunç'a, Değer Pamuk'a, Deha Aydın'a, Osman Atasoy'a, Ali Burçin Eke'ye,

Cumhuriyet coşkusunu yaşayan ve yaşatan; SANMAR Ailesi'ne ve Orhan Gürün'e, Anadolu Kılavuzluk A.Ş.'ye, Mersin Deniz Ticaret Odası'na, Klasik Tekneler Platformu'na, Gelibolu Tarihi Alan Başkanı İsmail Kaşdemir'e, Yusuf Kartal'a, Muhammet Parlak'a, Meral Er'e, Yavuz Gayberi'ye, Mehmet Şimşek'e, DAK/SAR gönüllülerine ve başkanı Murat Kaya'ya, Çağdaş Yaşamı Destekleme Derneği'ne, Nasuh Mahruki'ye, Esin Handal'a, Ebru Caymaz'a, Kabataş Erkek Lisesi camiasına, Derinlere Saygı Dalış Topluluğu üyelerine ve başkanı Cemil Şen'e, Bülent Aral'a, Zeynep-Tomris-Ömer Karakaş ve ailesine, Nergis-Zait-Ata Çetin'e, Gülcan Bozoğlu'na, Alaattin-Duygu Şimşek'e, Cihat Gündoğdu'ya, Nazif Bozkurt'a, Gökhan Atmaca'ya, Ferdi Uyanıker'e, Tunç Akkoç'a, Alaattin Sevim'e, Kadir Sağdıç'a, Halil Ertürk'e, Ahmet Güleryüz'e, Turgay Noyan'a, Hakan Çendik'e, Anıl Cansızoğlu'na, Arif Ertik'e, Zeki Özel'e, Cem Kerpiççiler'e, Koray Kasap'a, Poyraz-Mavi Vatan paydaşlarına, Ebru Caymaz'a, Ünal Gül'e, Ömer ve Selçuk Esenyel'e, Mustafa Aydemir'e, Kısmet Deniz Boro'ya, Pınar Kalkavan'a, Esin Topçu'ya, Halime Can'a, Nazlı Selek'e, Aysu Gürgan'a, Ayşe Olcay'a, Atlas'a, Ataman'a, Melina'ya, Moris Danon'a ve Buke Uras'a, Kazım Balaban'a, Dr. Barbaros Uzuner'e, Can Yücel'e, Adil Bali'ye, Ayhan Kara'ya, Gaye Bal'a, Kerem Köfteoğlu'na, Banu Atilla'ya, Yücel Köyağasıoğlu'na, Oğuz Tepebaşılı'ya, Ersin Kazaz'a, Uğur Fora'ya, İnan Ekici'ye, Nurdan Boz'a, Ali Türkşen'e, Gökhan Kayış'a, Timur Soykan'a, Aydın Mollaoğlu'na, Yağız Şenkal'a, Turhan Ecevit'e, Ercan Kireçtepe'ye, Bora Serdar'a, Adnan Akpınar'a, Ayşegül Domaniç'e, Kerem Kösemen'e, Buğra Perder'e, Sermet Fındık'a, Burcu Örgün'e, Mümin Kır'a, Muhammer Arslantürk'e, Edhem Dirvana'ya, Süleyman Sarı'ya, Semih Dinçel'e, Adem Kocadağ'a, Hüseyin Kocabaş'a, Behzat ve Erhan Esinduy'a, İbrahim Kocamış'a, Gökhan Özcan'a, Ülkem Gürdeniz'e, İskender Özsoy'a,

Kaybettiğimiz; Prof. Dr. Türkan Saylan'a, Amiral Özden Örnek'e, Amiral Cem Aziz Çakmak'a, Albay Murat Özenalp'e, Albay Berk Erden'e, Yarbay Ali Tatar'a, Hanri Benazus'a, Necdet Akson'a, Hüseyin Güler'e, Kaptan Oktay Sönmez'e, Orhan Kızıldemir'e, Eser Tütel'e, Atilla Oral'a, Nejat Ulugöl'e, Aydın İleri'ye, Oğuz Arda Sel'e...

SEVGİ VE TEŞEKKÜRLERİMİZLE

## ATATÜRK'ÜN GEMİLERİ - ANADOLU MAVİSİ

Atatürk'ün iz bıraktığı gemilerin araştırıldığı "*Anadolu Mavisi*"nin yayımlanmasının ardından yine alanında ilk kez yapılan bir çalışmayla 29 gemi, 29 denizci tarafından anlatıldı. Cumhuriyetimizin 100. yılına armağan edilerek 29 Ekim 2023 günü yayınlanan üç bölümlük belgesel Youtube üzerinden izlenebiliyor.

1- KARTAL İSTİMBOT/ ADİL TUĞCU
2- BANDIRMA VAPURU/ALİ BOZOĞLU
3- HAMİDİYE ZIRHLISI/ BARBAROS BÜYÜKSAĞNAK
4- SÖĞÜTLÜ YATI/ MUSTAFA CAN
5- ERTUĞRUL YATI/BAYBORA YILDIRIM
6- REŞİT PAŞA VAPURU/ FUAT PAMUKÇU
7- GÜLCEMAL VAPURU/ ARET TAŞÇIYAN
8- ANKARA MOTORU/ SERKAN AY
9- SAKARYA MOTORU/MİNE SOFUOĞLU
10- NİL MUŞU/ GAYE BAL
11- KARADENİZ VAPURU/ DOÇ. DR. EVRİM ŞENCAN
12- İZMİR VAPURU/ NADİR ÖZSOY
13- MARMARA VAPURU/ CEM MELİKOĞLU
14- EGE VAPURU/ UFUK TEKER
15- KADIKÖY VAPUR/ AYSU GURGAN
16- KALAMIŞ VAPURU/ YUNUS CAN
17- HEYBELİADA VAPURU/ BAŞARAN BAYRAK
18- ÇANKAYA VAPURU / SAİM OĞUZÜLGEN
19- RÜSTEMİYE VAPURU / NAZLI SELEK
20- KINALIADA VAPURU/ HALİME CAN
21- SARI ZEYBEK / SÜMER EZGÜ
22- ACAR / GÖKHAN KARAKAŞ
23- İSTANBUL TEKNESİ / BURAK ALKOÇ
24- ANKARA VAPURU / SİNEM DEDETAŞ
25- RÜYA YELKENLİSİ/ DR. KERİM KAZGAN
26- ADATEPE MUHRİBİ / SELÇUK ESENYEL- ÖMER ESENYEL
27- ZAFER DESTROYERİ / PROF. DR. BİNGÜR SÖNMEZ
28- SAVARONA/ CEM GÜRDENİZ
29- YAVUZ ZIRHLISI/KADİR SAĞDIÇ

# SUNUŞ

## Atatürk'ün Gemileri'ne Giden Rota

Takvimler 21 Eylül 2019 Cumartesi gününü gösterdiğinde Koç Üniversitesi Denizcilik Forumu (KÜDENFOR) ile Klasik Tekneler Platformu'nun (KTP) Kalamış Marina'da düzenlediği 3. Klasik Tekneler Buluşması'na katılmıştım. Çok iyi bakılan, harika ahşap tekneler olanca görkemiyle denizde bizleri bekliyordu. Ahşap tekneler sanılanın aksine iyi bakılırsa çok uzun yıllar kalitelerini, sağlamlıklarını ve güzelliklerini korurlar. Değerli dostum (E) Amiral Cem Gürdeniz'in konuşmasından sonra Sn. Yücel Köyağasıoğlu kürsüye çıktı ve ileri yaşına rağmen dinç denizci görünümüyle Rüya teknesini anlatmaya başladı. Atatürk'ün çok sevdiği bu yelkenli tekneyi anlatırken "*Hatıraların kaybolup gitmesini istemiyorum.*" diye bitirdi konuşmasını. Atatürk'ün denizciliği ne kadar sevdiğini, denizciliğimizin gelişmesi için çok çabaladığını biliyordum ama Rüya'yı hiç duymamıştım. "*Atatürk'ün bindiği gemilerle ilgili bir kitap, araştırma yazısı var mı?*" diye Cem Amiral'e sessizce sordum. Düşündükten sonra yüreğime hançer gibi saplanan hüzünlü bir sesle cevapladı: "*Yok maalesef, olsa ne güzel olurdu.*"

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu ve Türk denizlerine âşık Mustafa Kemal Atatürk, Kabotaj Kanunu'nu çıkartıp kıyılarımıza tekrar sahip olmamızı sağlayan kişi olsa da biz onun denize ilgisini araştırıp kayıt altına almamışız. Atatürk'ü çok seven, onunla ilgili bulabildiğim her kaynağı araştırıp okumaya çalışan biri olarak eksikliğini hissetmeye başladım.

Türk Loydu Vakfı Başkanı olarak görev süremde elimden geldiğince Türk denizciliğine destek veren çalışmalar yapmayı, denizciliğimizi geliştiren projeler içinde olmaya çalıştım. Prensip olarak oturduğu koltuktan güç almak yerine oturduğu koltuğa güç veren bir insan

olmayı tercih ettim. Atatürk'ün Gemileri üzerine bir eser hazırlatma fikri, tam o anda, bir ışık gibi doğdu.

**Başlangıç: Anadolu Mavisi**

Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu da tahmin ettiğim gibi Atatürk ile ilgili bu güzel projeye tam destek verdi fakat nasıl yapacaktık? Ciddi bir araştırma yapılması, farklı yerlerdeki resimlerin, askeri ve özel arşivlerin incelenmesi, birçok insanla konuşularak verilerin doğrulanması gerekiyordu. Tarihsel bir doküman hazırlayacağımız için hata yapmamamız gerekiyordu. Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin duayen isimlerinden ve ayaklı kütüphane olarak tanıdığımız Ali Bozoğlu ile konuştum. Projeyi duyunca önce şaşırdı, sonra çok heyecanlandı ve gurur duyacağını söyledi, mutluluğu adeta gözlerine yansımıştı. Ali Bozoğlu'nun yanına da denizlere olan ilgilisi çok iyi bilinen ve kalemi kuvvetli, araştırmacı, çalışkan kişiliği ile tanınan gazeteci Gökhan Karakaş'ı ekledik. Böylece belki de meslek hayatımda en gurur duyduğum proje doğmuş oldu. İki yıl gibi kısa bir zamanda Atatürk'ün ayak basmış olduğu gemilerle ilgili harika bir eser, "Anadolu Mavisi" kitabı hazırlanmıştı.

**Sonuç: Atatürk'ün Gemileri**

Çok beğeni kazanan ve ilgi gören Anadolu Mavisi kitabı şanlı Cumhuriyet'imizin 100. Yıl dönümünde Türk Loydu Vakfı'nın 1 No'lu yayını olarak yerini aldı. Diğer bir anlamda benim de Türk Loydu Vakfı'na veda hediyem oldu. Elbette bu eser geliştirilecek, yeni bilgilerle daha da ayrıntılı hale gelecek, yeni baskıları çıkacaktı. Kaptan Ali Bozoğlu ve gazeteci Gökhan Karakaş durmayıp çalışmalarına devam ederek geliştirilmiş yeni baskılarını "Atatürk'ün Gemileri" adı altında yayınladılar. Atatürk sevdalısı bu iki değerli meslektaşıma ve çalışmalara destek veren tüm denizcilik camiasına teşekkür ederim. Ebedi önderimiz, Cumhuriyet'imizin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk'ün hatırasına yeterli saygıyı gösterebilmişsek ve ardımızda hoş bir seda bırakabildiysek ne mutlu bizlere.

**Cem Melikoğlu**
**Eski Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı (2015-2023)**

# YAZARLARIN NOTU

**Atatürk'ün Gemileri ve Mavi Vatan Doktrini**

Etrafını saran dört denizle medeniyetlerin beşiği Anadolu, yerkürenin en önemli kavşaklarından biridir. Bir köprü gibi Asya'dan Avrupa'ya uzanan topraklarımız Afrika'dan her iki kıtaya deniz yoluyla ulaşımı sağlayacak kadar değerli. Anadolu jeopolitiğinin değerini gören Büyük Önder Atatürk, denizciliğin ve deniz ulaşımının toplumu nasıl geliştireceğini de öngörmüştü. Denizin dingin ruhunu yelkenlilerle, vapurlarla hatta savaş gemileriyle yaşayan Mustafa Kemal, maviliklerin iyileştirici yönünü de her fırsatta Türk halkına anlatıyordu. 1 Kasım 1937 tarihinde, TBMM Beşinci Dönem Üçüncü Toplanma Yılı'nın açılışını yapan Atatürk'ün "*En güzel coğrafi konumda ve üç tarafı denizlerle sarılmış olan Türkiye endüstrisi, ticareti ve sporuyla ileri düzey denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifadeyi bilmeliyiz; denizciliği, Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu en kısa zamanda başarmalıyız*" şeklindeki sözleri niyetten çok devlet anlayışının dışavurumuydu.

Türk Loydu Vakfı desteğiyle hazırladığımız "*Anadolu Mavisi*" çalışmamıza başladığımızda Atatürk'ün bindiği 17 deniz aracına erişiyorduk. Araştırmalarımız sonucu bu sayıyı 36'ya çıkarttık. Türk Loydu Vakfı'nca bastırılan "*Anadolu Mavisi*" isimli ilk çalışmamızda 29 geminin tanımlamasını yapabilirken elinizdeki eserle, Ata'mızın izini taşıyan 34 gemiyi kamuoyuna sunmanın gururunu yaşıyoruz.

"*Atatürk'ün Gemileri*", Ata'mızın denizcilik anlayışının sayfalarla anlatılmaya çalışıldığı bir eserdir. Yurt gezilerinde, uluslararası iletişimde, bürokraside hatta savaş diplomasisinde bile denizi ve gemileri kullanmayı iyi bilen Cumhurbaşkanı Atatürk'ün, Türk insanına da denizi sevdirmeyi istediğini görüyoruz. Onu sandalla kürek çekerken, halkıyla kumsalda sohbet ederken, Cumhuriyet kutlamalarına güverteden katılırken, yelken yarışlarını ilgiyle izlerken, manevi

kızıyla gemide dans ederken, ziyarete gelen devlet adamlarını üst güvertede ağırlarken görünce şaşırmıyoruz. Büyük liderin denizcilik anlayışını bir kez daha anlatabilirsek mutlu olacağız.

Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'ün, 1918-1938 yılları arasında bindiği 34 gemiyi şöyle sıralıyoruz:

İstimbot: Kartal

Üç yelkenli: Rüya- Lalias- Lady May

Üç devlet yatı: Sögütlü- Ertuğrul- Savarona

Dört savaş gemisi: Yavuz, Zafer, Adatepe, Hamidiye

Sekiz tekne- motor: Acar, Sarı Zeybek, Sakarya, Ankara, Nil, İstanbul, Yıldırım, Çankaya

On beş vapur: Bandırma, Reşit Paşa, İzmir, Ege, Kalamış, Kadıköy, Heybeliada, Ankara, Rüstemiye, Kınalıada, Karadeniz, Çankaya, Marmara, Gülcemal, Maltepe.

Günümüze ulaşabilen Kartal, Savarona, Acar ve Sarı Zeybek'i korumanın Mavi Vatan'a bir borç olduğunu düşünüyoruz.

Çalışmamızda yazılı ve internet ortamından edindiğimiz toplam 275 kaynaktan yararlandık. Erişemediğimiz ya da yazamadığımız kaynak ihtimali için her zaman iletişime hazırız. "*Atatürk'ün Gemileri*", denizcilik tarihimize katkı sağlayabilirse mutlu oluruz. Bu bağlamda her türlü bilgi paylaşımına açık olduğumuzu belirtirken, bundan sonraki çalışmaların olgunlaşması için eleştiri ve yorumlara ihtiyaç duyduğumuzu vurgulamak isteriz.

***Bilgi paylaşımı için;***
***gkarakas1903@gmail.com ve alibozoglu4@gmail.com***

# ATATÜRK'ÜN GEMİLERİ'NDEN NOTLAR

**1- Şehr-i İstanbul'a denizden merhaba**

Atatürk, 6 Ekim 1923 günü zincirlerinden kurtulan İstanbul'a 1 Temmuz 1927 günü deniz yoluyla geldi. İstanbul'a sekiz yıl, bir ay, on dokuz gün sonra dönen Atatürk, İzmit'e kadar geldiği trenden Ertuğrul'a geçerek İstanbul'a ulaşmıştı.

**2- Dünyanın ilk halkla ilişkiler vapuru**

Mustafa Kemal Atatürk, dünyanın ilk halkla ilişkiler vapuru S/S Karadeniz'i, üç yaşındaki Türkiye Cumhuriyeti'nin tanıtımı için görevlendirmişti. Cumhuriyet'in modern yüzünü geleneksel motiflerle harmanlayan S/S Karadeniz, 14 Haziran 1926 günü çıktığı yolculukta yaklaşık 10 bin deniz mili yaparak 12 Avrupa ülkesinde 16 limanı ziyaret etti. Kurtuluş Savaşı'nın isimsiz kahramanlarından Özbekler Tekkesi Şeyhi Ata Efendi, bu seyahat sayesinde Eyfel Kulesi'nde ezan okudu.

**3- Modern Türk kadınıyla vapurda dans**

Türk kadınının toplumsal hayatın her aşamasında etkin olduğunu göstermek isteyen Mustafa Kemal Atatürk, manevi kızı ve tarihçi Afet İnan ile 26 Ağustos 1934 günü İzmir Vapuru'nda dans etti.

**4- Türk sivil denizciliğinin sembolü çift çipalı yastıklar**

Türk edebiyatında önemli yeri olan Titanik'in kardeşi Gülcemal vapuruyla yurt gezisine çıkan Atatürk, Türk denizciliğinin en değerli fotoğraflarından birine konu olmuştu. Sivil bahriyenin sembolü çift çıpalı yastıklarla poz veren Atatürk'ün bu fotoğrafını Gülcemal'in ikinci kaptanı Şefik Kaptan'ın (Gogen) çektiği biliniyor.

**5- Salıncak fotoğrafı Ege Vapuru'nda**

Cumhuriyet'in ilk yıllarını modern Türkiye'yi inşa ederek geçiren Gazi Mustafa Kemal Atatürk, Anadolu'yu gezerken vapurları tercih etmişti. Mustafa Kemal Atatürk'ün çok bilinen 'salıncak' fotoğrafı, bu seyahatlerden birinde Ege Vapuru'nda çekilmişti. 17 Şubat 1935 günü Ege vapuruyla Antalya'ya giden Atatürk, manevi kızı Ülkü Adatepe ile salıncakta sallanırken çok mutluydu.

**6- 70 yıl sonra isimlendirilen Sarı Zeybek**

Ankara Çubuk Barajı'nda şans eseri bulunan isimsiz deniz motorunun Atatürk'ten kaldığı yıllar sonra öğrenildi. 2007 yılında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı İstanbul Tersane Komutanlığı'nda yenilenmesi sırasında askerler, tekneye Sarı Zeybek ismini verdi.

**7- Struma'yı batıran denizaltı Çankaya'yı da batırdı**

Atatürk'ü güvertesinde konuk eden Çankaya vapuru, 1923 yılında Atatürk'ün kayınpederi İzmirli Uşakizade Muammer Bey tarafından satın alınmıştı. Atatürk'ün eşi (29 Ocak 1923 - 5 Ağustos 1925) Latife Uşşakî, Uşakizade Muammer Bey'in altı çocuğunun en büyüğüydü. 9 Nisan 1934 günü İzmir'e giden Atatürk, Foça iskelesinden Çankaya vapuruna binmişti. O tarihte Çankaya, Liman ve Körfez İşleri İnhisarı T.A.Ş.'ne aitti. 2. Dünya Savaşı'ndan kaçan Yahudi sığınmacıları taşıyan Struma Vapuru ve Çankaya, Sovyet denizaltısı SC 213 ile aynı gece Karadeniz'de batırıldı.

**8- Acar mı İstanbul mu?**

Mustafa Kemal Atatürk'ü, bir çocuk heyecanıyla beklediği Savarona yatına 1 Haziran 1938 günü götüren Acar botuydu. Büyük Önder Atatürk'ü, Savarona'dan Dolmabahçe'ye çıkartan deniz aracı İstanbul oldu. İstanbul, Atatürk'ün hayattayken bindiği son deniz aracı oldu.

**9- Zafer destroyerinde subayların sırtına basmayı reddetti**

Atatürk, Alanya'ya gitmek için 17 Şubat 1935 günü Zafer destroyerine geçecekti. Ege gemisinin iskele tavası Zafer'in güvertesine uygun olmadığı için subayların sırtına basması istenen Atatürk, bunu kızgın bir ifadeyle reddederek denize düşme tehlikesine

rağmen vapurdan savaş gemisine atlayarak geçti. Bu olaya tanıklık edenler bunun için "Görülecek bir şeydi" tanımlamasını yaptı. Atatürk'ün sırtına basmadığı subaylardan Üsteğmen Necdet Uran, Oramiral rütbesine ulaşarak 5. Deniz Kuvvetleri Komutanı oldu. Yüzbaşı Muhlis Gülerman ise Tümamiral rütbesine erişti. İtalyan faşist lider Mussoli'nin Akdeniz kıyılarımıza göz dikmesi üzerine hazırlanan Zafer, Rodos'taki İtalyan askeri üssüne gittiğinde kumandasında Cumhurbaşkanı Atatürk bulunuyordu.

**10- İngiltere Kralı gayriresmî olarak denizden geldi**

Türkiye Cumhuriyeti'ni ziyaret eden ilk İngiltere Kralı VIII. Edward, İstanbul'a 4 Eylül 1936 günü deniz yoluyla gelmişti. Beş ay önce tahta çıkan Edward, Nahlin yatıyla Akdeniz'de çıktığı seyahatine, gayriresmî olarak Türkiye'yi dahil etmişti. Edward, bu seyahatinde, yirmi bir yıl önce iki ülkenin amansız savaşa tutuştuğu cepheleri ve İngiliz askerlerin mezarlarını ziyaret etti. Dolmabahçe'ye giden İngiliz kralını Atatürk elini uzatarak karşıladı. Moda Koyu'ndaki yelken yarışlarını Atatürk ve Kral VIII. Edward, Ertuğrul yatından birlikte izlediler.

**11- Heyecanla bekledi, 56 gün kalabildi**

Atatürk'e deniz havasının iyi geleceğini düşünen doktorlarının tavsiyesi üzerine satın alınan Savarona'nın ilk sahibi ABD'li Bayan Emily Cadwalader'di. 1 Haziran 1938 günü İstanbul'a gelen Savarona'ya aynı gün binen Atatürk, ne yazık ki sadece 56 gün kalabildi. Savarona'da, Atatürk'ün dudaklarından dökülen "*Ne olurdu bu gemi birkaç yıl önce elimize geçmiş olsaydı*" sözlerine tanık olan yaveri Cevad Abbas Gürer'di. Cevad Abbas, 13 Kasım 1918 günü işgal donanmasına meydan okuyan "*Geldikleri gibi giderler!*" sözlerinin de şahidiydi.

**12- Vahdettin'i kaçıran gemi Atatürk'ü uğurlamaya geldi**

Atatürk, 21 Eylül 1925 günü Yavuz zırhlısına bindiğinde bakımının bitmesinin ardından uzun bir seyahate çıkarak Anadolu kıyılarını Yavuz ile dolaşacağını söylemişti. Büyük Önder, bu seyahate çıkamadı. Bu seyahat, Türk ulusunun ağladığı 19 Kasım 1938 günü Atatürk'ün aziz naaşını taşırken gerçekleşti. 24 gemilik matem

konvoyunda İngiltere'den gelen HMS Malaya, yabancı gemilerin saygı konvoyunun başındaydı. (Fransa: Emil Bertin, Almanya- Emden, Sovyet Rusya-Moskova, Romanya- Regina Maria, Yunanistan- Hydra). HMS Malaya, 17 Kasım 1922 tarihinde VI. Mehmet Vahdettin'i Malta'ya götüren zırhlıydı. HMS Malaya on altı yıl, iki gün sonra savaşlarda yenemediği büyük lidere saygısını ispatlamak için aynı sulara gelmişti.

### 13- Yıldırım botunun üç misafiri: General Harington, Padişah Vahdettin ve Cumhurbaşkanı Atatürk

İstanbul emniyetine ait polis botu Yıldırım, kaderin ilginç bir buluşmasına mekan olmuştu. İşgal Ordular Komutanı İngiliz General Charles Harington'u İstanbul'da gezdiren Yıldırım, Harington'u Arabic gemisine de götürmüştü. İşgal altındaki İstanbul'dan Malta'ya kaçarken beş eşini General Harington'a emanet eden Son Padişah Vahdettin'in bindiği son Türk teknesi de Yıldırım oldu. Yepyeni bir Cumhuriyet kuran Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü İstanbul'da gezdiren de polis botu Yıldırım'dı. Üstelik Yıldırım, Cumhurbaşkanı Atatürk'ün denizde yaşadığı en büyük tehlikeye de imza atmıştı. Atatürk'e suikast yapıldığını bile düşündüren olayda tekne Fenerbahçe kayalıklarına yüksek süratle çıkmaktan son anda kurtulmuştu.

### 14- Nobel Barış Ödülü Adayı: Cumhurbaşkanı Atatürk

Büyük Önder, uluslararası ilişkilerdeki başarısı ile dünya halklarının ilgisini en çok çeken liderdi. 1933 yılında Balkan Paktı'nın tesis edilmesini sağlayan Atatürk'ü, Yunanistan eski Başbakanı Elefterios Venizelos ziyaret etmişti. Balkan Paktı görüşmeleri sürerken Yunanistan'ın eski Başbakanı ve ana muhalefetteki Liberal Parti'nin Başkanı Elefterios Venizelos, eski düşmanı Atatürk'ü 1934 yılı Nobel Barış Ödülleri'ne aday göstermişti. Dünya siyasi tarihinde ilk kez görülen bu başvuru için Elefterios Venizelos, Norveç'in başkenti Oslo'da bulunan Nobel Ödülü Komitesi Başkanlığı'na 12 Ocak 1934 tarihinde üç sayfalık Fransızca bir mektup gönderdi.

## 15- Savarona'dan önce levanten ailesinin tekneleri

Yeni bir Cumhurbaşkanlığı yatı alınması için çabalar sürerken (1936-1937), İzmirli levanten ailesinin tekneleri Atatürk'e sunulmuştu. Harold Frederic'in torunu Alain Giraud'a ait Lillias'ı İzmir'de, Lady May'i İstanbul'da gören Cumhurbaşkanı Atatürk, çok sevdiği Savarona'yı tercih etmişti.

# KURTULUŞ SAVAŞI'NIN İŞARET FİŞEĞİ: KARTAL

# KARTAL

**Tarihe geçen sözler bu güvertede söylendi: *"GELDİKLERİ GİBİ GİDERLER!"***

Güzeller güzeli Dersaadet, yani mutluluğun kapısı da denilen Şehr-i İstanbul, işgal ve istila edilmek üzereydi. Galip devletlerin savaş gemileri, nam-ı diğer "Yenilmez armada", İstanbul'un nefes aldığı mitolojik Boğaz'ı kapayacak kadar çoktu. Koca gemiler manevra yaparken aralarından küçük bir istimbot geçmişti. Kartal adındaki tekne, halkını ve vatanını kurtuluşa götürecek adamı taşıyordu. Takvimlerin 13 Kasım 1918'i gösterdiği gün, küçük teknedeki büyük yürekli adam, gözü yaşlı yaverine seslendi:

"Ağlama çocuk, geldikleri gibi giderler."

Büyük Önder Atatürk'ten hepimize hatıra Kartal istimbotu bugün 113 yaşında ve ne mutlu ki hâlâ aramızda.

**İşgal İstanbul'unu gözlemleyen Atatürk**

30 Ekim 1918 günü Yunanistan'ın Limni Adası'nın Mondros Limanı açıklarındaki Agamemnon zırhlısında imzalanan Mondros Ateşkes Antlaşması ile Osmanlı İmparatorluğu için Birinci Dünya Savaşı resmen yenilgiyle sonuçlanmıştı. Aynı gün, son savaşını İngiliz güçlerine karşı veren Yıldırım Ordular Grubu'nun kumandanlığına Mirliva Mustafa Kemal Atatürk getirildi. Sadrazam Ahmet İzzet Paşa'nın Otto Liman von Sanders'e çektiği telgrafla 31 Ekim günü Yıldırım Ordu Grubu Kumandanı olan Mustafa Kemal Paşa, görevine Adana'da başlamıştı. Fakat Mustafa Kemal Paşa'nın bu görevi sadece sekiz gün sürdü. 31 Ekim günü başlayan Yıldırım Ordu Grubu Komutanlığı görevi 7 Kasım 1918 tarihinde son buldu.

Hükümet Başkanı Sadrazam Ahmet İzzet Paşa, 7 Kasım günü Yıldırım Orduları Grubu'nu kaldırdığını belirttiği telgrafla Mustafa Kemal'i İstanbul'a çağırmıştı. Sadrazam Ahmet İzzet Paşa'nın Mustafa Kemal'i başkente çağırdığı gün, kader ağlarını başka türlü örüyordu. 10 Kasım akşamı Adana'dan trenle hareket eden Mustafa

Kemal, 13 Kasım 1918 Çarşamba günü saat 12.15 sıralarında Haydarpaşa Garı'na geldi. Üç gün süren yolculuğu boyunca halkla sohbet eden, Mondros teslimiyetinden sonra Anadolu'nun nabzını tutan Mustafa Kemal, yok edilmek istenen ulusunun duygu ve düşüncelerini gözlemlemişti. Son yedi yılını cepheden cepheye koşarak geçirdiği savaş günlerini Anadolu izlenimleriyle harmanlayan Mustafa Kemal, yolculuk sonunda karşılaştığı işgal İstanbul'unda öfkesini içine atmak zorundaydı. Haydarpaşa'da trenden indiğinde yorgundu. Doğal bir uygulamayla garda bir manga asker tarafından törenle karşılandı. Kendisini karşılayan askerlere, yol boyunca hasbihal ettiği askerlere verdiği emri vermekten çekinmemişti.

**"Silahlarınızı teslim etmeden köyünüze dönün"**

İçindeki bağımsızlık tutkusu mavi gözlerinde çakarken, galip devletlerin (İtilaf Devletleri) 22'si İngiliz, 12'si Fransız, 17'si İtalyan, 4'ü Yunan gemisi olmak üzere 55 savaş gemisi, Şehr-i İstanbul'u işgal etmek üzere manevra yerlerindeydi. Kimi kaynaklara göre 55 geminin 8 kilometrelik konvoyunun tertibat alması saatler almıştı. Kendisini üç saat kadar bekleten bu manevrayla yüzleşmesi belki de tarihin bir oyunuydu.

*Geldikleri gibi giderler*

Beyoğlu'ndaki Pera Palas Oteli'ne gitmesini sağlayacak istimbota binmeden önce, Haydarpaşa Garı'nın merdivenlerinden Sarayburnu ile Beşiktaş arasındaki işgal donanmasını izler. Fransızların işlettiği İstanbul Limanı'na ait o zamanki adı Entreprise (daha sonra Kartal) isimli istimbota binerek Galata Rıhtımı'na hareket eder. İstimbotun dumanı "Yenilmez armada"nın dumanına karışırken güvertede üç çelik adam vardır; Mirliva (Tümgeneral) Mustafa Kemal, doktorluğundan öte yareni ve yoldaşı Ahmed Ferit Talay ve yaveri Yüzbaşı Yaver Cevad Abbas.

İstimbot, Sarayburnu ile Beşiktaş arasında gürültüler çıkartarak demir atan savaş gemilerinin arasından geçerken, yılların silah arkadaşı Cevad Abbas'ın gözlerinden iki damla yaş geldiğini görür Mustafa Kemal. Mirliva Mustafa Kemal, Cevad Abbas'a dönerek o meşhur sözünü söyler:

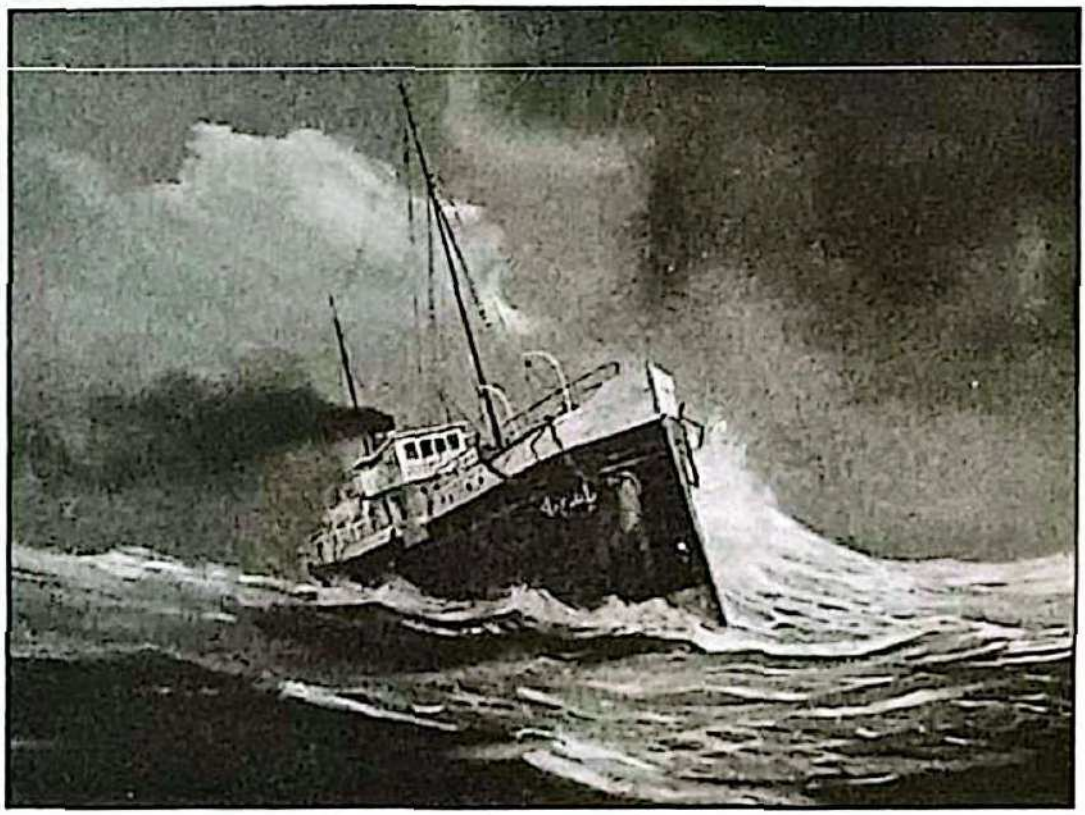
*"Ağlama çocuk, geldikleri gibi giderler"*

İşte bu sözlerdir Türk milletinin kaderini değiştiren.

Fransız işgal güçlerine Enterprise ismiyle hizmet ettiği düşünülen istimbotun Kurtuluş Savaşı'nın kazanılmasının ardından Kartal ismiyle İstanbul'da çalışmaya devam ettiği biliniyor. 1925 yılında kurulan Seyr-i Sefain İdaresi altında pek çok görevde kullanılan güçlü istimbotun Atılay denizaltısını arama çalışmalarına katıldığı, İsmet İnönü'yü Heybeliada'daki köşküne getirip götürdüğü kayıtlarda yer

alıyor. 1974 yılında Denizcilik Bankası tarafından özel sektöre satılması için ihaleye gidilen römorkör, Aret Hovagimyan tarafından satın alınarak METEAR Denizcilik şirketinin hizmetine Kartal II ismiyle girmişti. Denizcilik sektörünün duayenlerinden Aret Hovagimyan, satın aldığı teknenin Millî Mücadele'yle ilişkili olduğunu ve Atatürk ile bağlantısı olabileceği şüphesini hep yüreğinde taşıdı. METEAR denizcilik bünyesinde Hopa'dan İskenderun'a kadar tüm kara sularımızda yaklaşık kırk yıl hizmet veren istimbot, kullanım ömrünü tamamladığında yüz yaşını geçmişti. Aret Hovagimyan'ın yazdığı "*Su Altında Geçen Bir Ömür*" kitabında belirttiği gibi yirmiye yakın kurtarma işinde kullanılan tekne, 2014 yılında Tuzla Aydınlı Koyu'nda içine su basılarak sabitlendi. Yüz üç yaşındaki Kartal hurdaya çıkartılırken Hovagimyan'ın aklı ve yüreği bir türlü rahat etmiyordu. Tarihi aydınlatılamayan römorkörün eritilerek yok edileceğini bilen deniz insanı Arif Ertik'in çabalarını, Gemi İnşa Yüksek Mühendisi Tansel Timur tarafından Milliyet gazetesi muhabiri Gökhan Karakaş'a aktardı. Karakaş, Kasım 2016 tarihinde kamuoyuna Kartal'ı tanıtınca (E) Amiral Cem Gürdeniz ve Kaptan Levent Akson öncülüğünde kurulan Kartal İstimbotu Yaşatma Platformu römorkörün tarihini değiştirdi. Hollanda'da yapıldığı tersanenin II. Dünya Savaşı sırasında bombalandığı öğrenilirken tarihçi Sinan Meydan'ın girişimleriyle Atatürk'ün 13 Kasım 1918 günü güvertesinde "*Geldikleri gibi giderler*" sözlerini söylediği belirlendi. Tanju Kalaycıoğlu, Adil Tuğcu ve Cem Melikoğlu gibi platform üyelerinin girişimleriyle Aret Hovagimyan, Kartal'ı İbrahim Benli adlı vatansevere sattı. Hurda olmaktan kurtarılan istimbot, 13 Ağustos 2017 tarihinde yarı batık hâlde denizden çıkartılarak Celal Çiçek'in şartsız ve tereddütsüz kabulüyle Çiçek Tersanesi'ne getirildi. Ekim 2017 tarihinde aslına uygun yeniden yapımına başlanan römorkör, 13 Kasım 2018 günü, yani tarihi sözlerin 100'üncü yılında Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na yeni hâliyle teslim edildi.

# MİLLİ MÜCADELE'Yİ BAŞLATAN VAPUR: BANDIRMA



*Ressam Haslet Soyöz, tuval üzerine yağlıboya*

# BANDIRMA

16 Mayıs 1919 günü İstanbul'dan ulusumuzu özgürlüğe taşıyacak bir yolculuk başlamıştı. Vatanı kurtaracak güçlü rüzgârı arkasına alan Mirliva Mustafa Kemal, bağımsızlık ateşini harlamak ve tüm yurda yaymak için mavi bir rotaya çıkmıştı. Anadolu'da yepyeni bir cumhuriyet kurmayı planlayan Mirliva Mustafa Kemal ile beraberindeki 79 kişiyi taşıyan Bandırma isimli vapur, 19 Mayıs 1919 günü Samsun'a vardığında bağımsızlık ateşi tüm yurdu sarmıştı.

**İngilizlerin emri: Anadolu'daki ulusal direnişi kırın!**

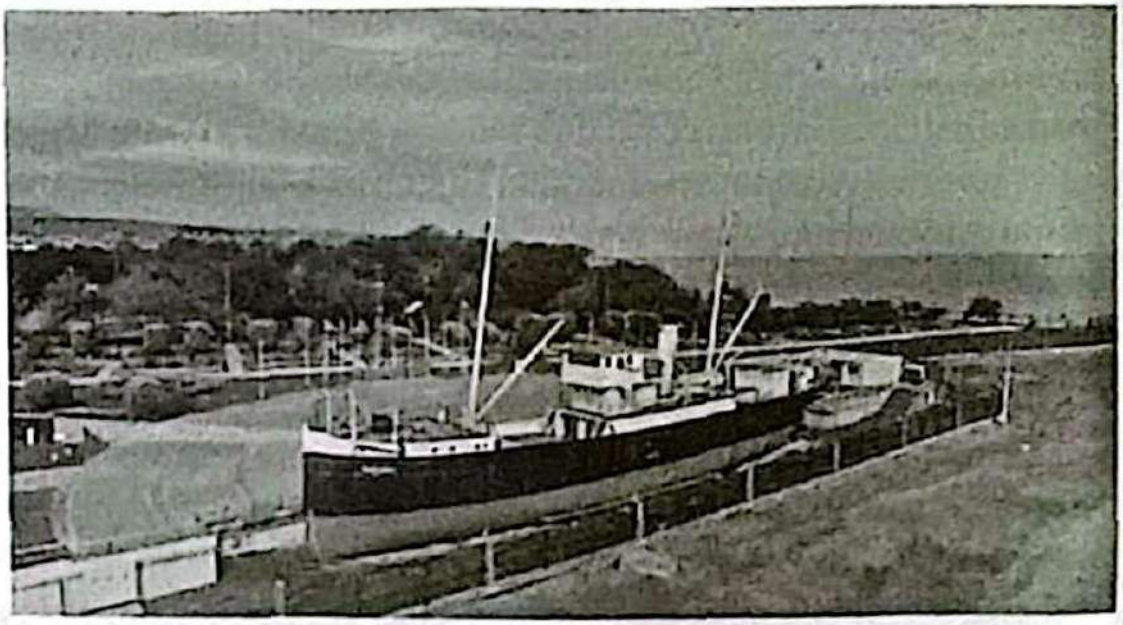
İstanbul'daki İngiliz Yüksek Komiseri Amiral Arthur Calthorpe, 21 Nisan 1919 günü, Babiali'ye bir nota vererek Anadolu'da başlayan direniş fikrine karşı önlem alınmasını istemişti. Aldıkları emir niteliğindeki direktif ile Anadolu'ya bir müfettiş göndermek isteyen Sadrazam Damat Ferit Paşa ve Dahiliye Bakanı Mehmet Ali Bey'in aklına, Çanakkale kahramanı ve Yıldırım Orduları eski Komutanı Mirliva Mustafa Kemal Paşa'dan başkası gelmemişti. Osmanlı sarayı, *İstanbul'dan uzaklaştırmak istediği Mustafa Kemal'e 9. Ordu Müfettişliği* görevini verirken Anadolu'daki bağımsızlık ateşinin söndürülmesini amaçlıyordu. Zaten Anadolu'ya geçmeyi planlayan Mirliva Mustafa Kemal, aradığı fırsatı bulduğunu düşünüyordu.

**Deneyimli ve cesur Kaptan İsmail Hakkı**

Mirliva Mustafa Kemal, yol hazırlıklarını yaparken Karadeniz yolculuğu için Bandırma Vapuru seçilmişti. Süvari (Kaptan) olarak İsmail Hakkı Bey atanmıştı. Sonradan 'Durusu' soyadını alacak olan İsmail Hakkı, Karadeniz'de yaptığı seferlerin deneyimi ve genel denizcilik bilgisiyle öne çıkmıştı. Hint Okyanusu'na uzanan yirmi bir yıllık deniz hayatının beş yılını Karadeniz'de geçiren İsmail Hakkı ile Şişli'deki evinde görüşen Mustafa Kemal, mümkün olduğu kadar kıyıya yakın seyredilmesini ister. Şüphesiz ki büyük lider, düşman savaş gemilerinin saldırısında karaya çıkarak kurtuluş

mücadelesine her koşulda devam edilmesini amaçlıyordu. Rotanın Samsun'da bitmesi planlanıyordu ama Sinop kıyıları tehlike anında çıkılacak yerlerden biriydi. On altı günde gemisini hazırlayan Kaptan İsmail Hakkı, pusula ve derinlik ölçerin (parekete) iyi çalıştığını görünce mutlu olur.

İzmir'in işgal edildiği 15 Mayıs 1919'un ertesinde 16 Mayıs 1919 Cuma günü, cuma selamlığı töreninden sonra Şişli'deki evine dönen Mustafa Kemal, son hazırlıklarını yaptı.Beşiktaş-Akaretler 76 numaralı evde yaşayan annesi Zübeyde Hanım ve kız kardeşi Makbule Atadan ile vedalaşan Mirliva Mustafa Kemal'in zihnindeki büyük öfkeye İzmir'in işgali neden olmuştu. Aynı zamanda işgal, Anadolu'daki direnişinin kuvvetlenmesini sağlamıştı. Önce Genelkurmay'a giden Mustafa Kemal, Erkan-ı Harbiye Reisi Cevad Paşa'yla görüştü. Telgraf haberleşmesi için özel bir şifre anahtarı aldı. Bahriye Nazırı Avni Paşa'dan aldığı Bandırma Vapuru kaptanına doğrudan emir verme yetkisini gösteren belgeyle Galata Rıhtımı'na gitti. Galata Rıhtımı'nda kendisini, dönemin Osmanlı Seyri-i Sefain İdaresi Genel Müdür Vekili ve yakın arkadaşı Sadullah Güney bekliyordu. (Sadullah Güney, Türkiye Seyri-i Sefain İdaresi'nde en uzun süre genel müdürlük görevini yapan kişidir.)



Mirliva Mustafa Kemal, Kurmay Albay Sadullah Güney tarafından temin edilen küçük bir deniz aracıyla Bandırma Vapuru'na gider. Beraberindeki 9. Ordu Müfettişliği karargâhı mensuplarından oluşan heyet gemiye daha önce binmiştir. Mirlivanın binmesiyle hareket edilir. Vapurda biri kadın, üçü çocuk 79 yolcu, 6 adet

at ve 1 adet otomobil bulunmaktadır. 16.30'da bacasından ilk duman çıkan Bandırma, harap bir imparatorluktan yepyeni bir cumhuriyete uzanan rotası boyunca üç gün Karadeniz'de kalacaktır. İstanbul Boğazı'nda düşman zırhlıları arasından geçerken, Mustafa Kemal vapurun güvertesindedir.

**İstiklal aşkı ve mücadele azmi**

Mirliva Mustafa Kemal'in ikinci yaveri Muzaffer Kılıç o anları şöyle anlatacaktır.

*"Dördü kırk geçe... Bandırma Vapuru ile hareket ettik. Vapurumuz Kızkulesi açıklarında İtilaf zabıtası tarafından kontrol edildi. İşgal kuvvetleri vapurumuzda silah arıyorlardı. Bunun üzerine Atatürk, Dolmabahçe Sarayı önlerine dizilmiş olan düşman zırhlılarına gözlerini dikerek 'Bunlar bir milletin istiklal aşkını ve mücadele azmini takdir edemezler. İşte bütün güvendikleri bu maddi kuvvetlerdir' dedi ve zırhlıların toplarını gösterdi.*

*Vapurumuz hareket ederek Boğaz'a müteveccihen İstanbul'a veda ettik. Kavaklar önünde deniz kabardı..."*

İşgal kuvvetlerinin rotası yerine kıyı seyri yapan Bandırma Vapuru, 17 Mayıs 1919 gece 23.00 sıralarında İnebolu'ya ulaşır. Vapur, 18 Mayıs 1919'da saat 12.00 sıralarında Sinop açıklarında durur. Vapurun konuğu, Sinop Mutasarrıfı (Valisi) Mazhar Tevfik Bey sandalla karaya çıkar. Mustafa Kemal Paşa, yolculuğa Sinop'tan karayoluyla devam ederek savaş gemilerinden kurtulabileceklerini düşünür. Ama kara yolculuğunun riskleri üzerine heyet vapurda kalır. 19 Mayıs saat 06.30 sıralarında Samsun açıklarına demir atan vapurun Kaptanı İsmail Hakkı, hayatının en mutlu anını yaşar.

Vapurun içindeki yolcu, mürettebat ve askeri heyetin tam listesi hakkındaki tartışmalara, Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkılış sürecini en iyi bilen tarihçi yazarlardan Murat Bardakçı noktayı koymuştu.

Bardakçı'nın 2019 yılında çıkan *"Bir Devlet Operasyonu: 19 Mayıs"* isimli kitabında vapurdakilerin beş grupta toplam 79 kişi olduğunu belirtilir.

- Mustafa Kemal Paşa ile müfettişlik heyetinin mensupları: (asker ve sivil 23 kişi)
- Astsubay, erbaş ve erler: 25 kişi
- Sivas'taki 3. Kolordu Komutanlığı'na atanan Refet Bele

- Geminin mürettebatı: 25 kişi
- Siviller: 5 kişi

Mustafa Kemal Paşa ile Bandırma Vapuru'yla Samsun'a rota tutanlar:

- Erkân-ı Harbiye Reisi Miralay Kazım Bey (Dirik)
- Sıhhiye Müfettişi Miralay İbrahim Tali Bey (Öngören)
- Erkân-ı Harbiye Kaymakamı (Ayıcı) Arif Bey
- Erkân-ı Harbiye Binbaşı Hüsrev Bey (Gerede)
- Topçu Müfettişi Binbaşı Kemal Bey (Doğan)
- Sıhhiye Müfettiş Muavini Binbaşı Refik Bey (Saydam)
- Yaver Piyade Yüzbaşısı Cevad Abbas Efendi (Gürer)
- Piyade Yüzbaşı Mustafa Vasfi Efendi (Süsoy)
- Piyade Yüzbaşı Ali Şevket Efendi (Öndersev)
- Piyade Yüzbaşı Mümtaz Efendi (Tümay)
- Piyade Yüzbaşı İsmail Hakkı Efendi (Ede)
- Tabip Yüzbaşı Behçet Efendi (Feyzioğlu)
- Piyade Mülazım-ı Evvel Hayati Efendi
- Piyade Mülazım-ı Evvel Arif Hikmet Efendi (Gerçekçi)
- Yaver Topçu Mülazım-ı Sani Muzaffer Efendi (Kılıç)
- Mülazım-ı Evvel Abdullah Efendi (Kunt)
- Müşavir-i Adli Ali Rıza Bey
- Tabur Hesap Memuru Rahmi Efendi
- Tabur Hesap Memuru Ahmet Nuri Efendi
- Sınıf-ı Sani Faik Efendi (Aybars)
- Zabit Vekili Tahir Efendi
- Sınıf-ı Rabi Memduh Efendi
- Miralay Refet Bey (Bele)- 3. Kolordu Kumandanı
- Kıdemli Çavuş Osman Nuri oğlu Ali Faik Efendi
- Kıdemsiz Çavuş İbrahim İzzet oğlu Atıf
- Çavuş Ali oğlu Musa (Aydınlı)
- Çavuş Mustafa oğlu Kemal (Konyalı)
- Çavuş Kemal oğlu Mustafa (Konyalı)
- Onbaşı Tevfik oğlu Adem (Çatalcalı)
- Onbaşı Ali oğlu Rıfat (Sivaslı)

- Onbaşı Rıfat oğlu Ali (Sivaslı)
- Nefer Hüseyin oğlu Mehmet (Sincanlı)
- Nefer Ahmed oğlu Emin (Sincanlı)
- Nefer Mustafa oğlu İsmail (Sincanlı)
- Nefer İbrahim oğlu Ömer (Sincanlı)
- Nefer Kerim oğlu Mehmet (Alanyalı)
- Nefer Hasan oğlu Ulvan (Sungurlulu)
- Nefer Mehmed oğlu Mehmed (Geredeli)
- Nefer Mehmed oğlu Hasan (Kadıköylü)
- Nefer Mehmed oğlu Durmuş (Mudurnulu)
- Nefer Mehmed oğlu Ali
- Nefer Abdullah oğlu Musa (Divrikli)
- Nefer Abdullah oğlu Mehmet (Tokatlı)
- Nefer Şakir oğlu Nuri (Geredeli)
- Nefer Hasan oğlu Hüseyin (Akhisarlı)
- Nefer Bekir oğlu Mahmud (Yenihanlı)
- Nefer İhsan oğlu Mehmed Lütfi (Üsküdarlı)
- Nefer Abdullah oğlu Ali (İzmirli)

Bandırma Vapuru'nun mürettebatı:

- Gemi süvarisi: Kayserili İsmail Hakkı Durusu (22 Aralık 1940 İstanbul'da vefat etti)
- İkinci Kaptan Üsküdarlı Tahsin Kaptan
- Kâtip İsmail Bey
- Güverte Lostromosu Hasan Reis
- Serdümen Temel Şükrü Efendi
- Serdümen Basri Ali Efendi
- Ambarcı Ahmed Hasan Efendi
- Ambarcı Maksut Süleyman Efendi
- Tayfa Cemil Süleyman Efendi
- Tayfa Rahmi Hüseyin Efendi
- Tayfa Temel Mesut Efendi
- Başmakinist Hacı Süleyman Bey
- İkinci makinist Süleyman Bey
- Vinççi Osman Emin Efendi

- Vinççi Galip Ali Efendi
- Ateşçi Halil Yusuf Efendi
- Ateşçi Mansur Arif Efendi
- Ateşçi Bahri Mehmet Efendi
- Kömürcü Mehmed Hasan Efendi
- Kömürcü Mehmed Ali Efendi
- Birinci Kamarot Tevfik Muharrem Efendi (Atatürk'ün kütüphanecisi Nuri Ulusu'nun babası)
- İkinci Kamarot Mehmet İbrahim Efendi
- Muavin Kamarot Ahmet Muhtar Efendi
- Kamarot Yamağı Halit Mustafa Efendi
- Aşçı Hacı Hamdi Osman Efendi

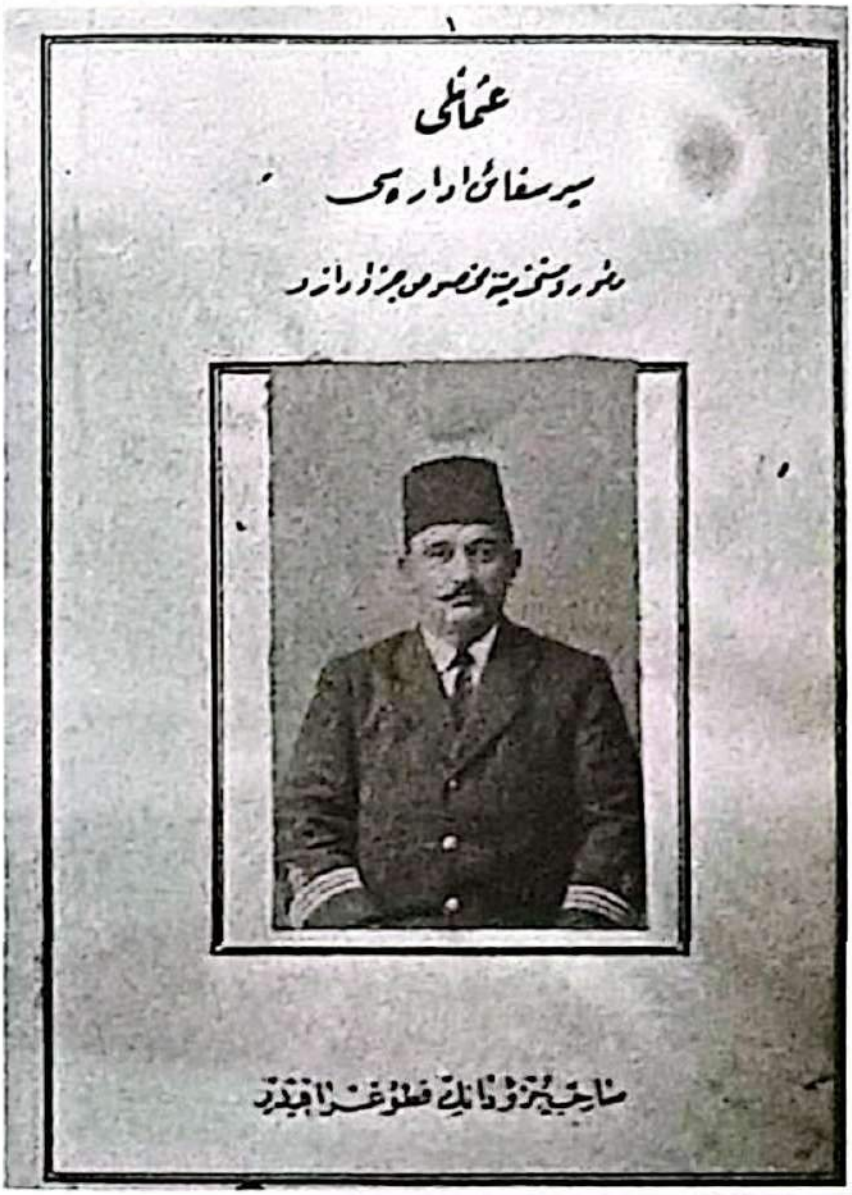
Siviller:

- Sinop Mutasarrıfı Mazhar Tevfik Bey
- Piyade Yüzbaşı Mustafa Vasfi Efendi'nin eşi Aliye Hanım, kızı Nefise, oğulları Mithat ve Salih

**Tecrübesi ve cesaretiyle seçilen kaptan: İsmail Hakkı Durusu**

1871 yılında Kayseri'de doğan İsmail Hakkı Durusu, Kaptan Hacı Ahmet Efendi'nin oğludur. Leyli-i Ticaret Bahriye Mektebi'ni 1891 tarihinde bitirerek, 1892 yılında 250 kuruş masala Kayseri Vapuru mülazım (stajyer) kaptanlığına tayin edilmiştir. Çeşitli gemilerde üçüncü ve ikinci kaptanlıklar yaptıktan sonra 1915 yılında Doğan Vapuru süvariliğine tayin edilir. Çeşitli gemilerde süvarilik yaptıktan sonra 1 Mayıs 1919 tarihinde Bandırma'nın süvariliğine tayin edilir. 10 Ağustos 1922 tarihinde emekliliğini talep eden İsmail Hakkı, Kasımpaşa'daki evinde mutlu ve huzurlu geçen bir emeklilikten sonra 22 Aralık 1940 yılında vefat etti. Torunu Nejat Ulugöl, 2019 yılında Milliyet gazetesine verdiği röportajda, çocukken kaybettiği dedesini tanıma fırsatı bulamadığını fakat kendisine yöneltilen övücü sözleri ve kahramanlık sıfatlarını mütevazı duruşuyla reddettiğini belirterek, *"Dedem İstanbul'da yaşardı. Kasımpaşa'daki evine gittiğimizde hep Bandırma Vapuru'nu sorardık. Çok fazla konuşmak istemez, 'Ben sadece görevimi yaptım' demekle yetinirdi. Asla bir kahraman olduğunu düşünmez, övgü dolu sözleri sevmezdi. 1940 yılında vefat edene kadar sakin ve mütevazı yaşadı. Kasımpaşa'da*

*bahçeli bir evi vardı. Meyve ağaçları ve çiçeklerle dolu bahçesinde vakit geçirirdi. 11 yaşıma kadar tanıdım onu. Emekli olduktan sonra kendine çekildi. Kaptan İsmail Hakkı Bey, yaygın düşüncenin aksine Karadeniz'i çok iyi bilen bir kaptanmış. Büyük hata yapılıyor. Dedemin genç, tecrübesiz, hatta bu görev için çekingen kaptan olduğu söylenmişti. Tam tersine Karadeniz'i çok iyi bildiği için seçilmişti. Fakat bu söylentiler nedeniyle kalbi çok kırıktı. Bandırma'nın pusulasız olduğu söylentilerine de kızardı. Doğru olan, Atatürk bu kadar önemli bir görev için dedem gibi nitelikli bir kaptanı ve Bandırma Vapuru'nu seçmişti. Samsun seferinde İngiliz devriyelerine yakalanmamak için kıyıdan gitmesi de tecrübesini gösteriyor. Bizler de halen bu yalanlarla mücadele ediyor, dedemizin kalbi kırık ölmesine üzülüyoruz*" demişti.



*İsmail Hakkı Durusu*

**Bandırma:** 1878'de İngiltere-Paisley'de H. MacIntyre tezgâhlarında yük ve yolcu gemisi olarak inşa edildi. 279 gros tonluk olup teknesi saçtı. Uzunluğu 48,9 metre, genişliği 6 metreydi. Hutson & Carbett yapımı 2 silindirli 50 beygir gücünde compound buhar makinesi vardı ve uskurluydu. Önce Trocadero adıyla çalıştı. Sonra Pireli armatör H. Psicha tarafından satın alınıp Kymi adıyla çalıştırıldı. Sonra yine Pireli Kaptan Andreadis'a satıldı. 1894'te İdare-i Mahsusa tarafından satın alındı. 1910'da ismi Bandırma olarak değiştirildi. 1924'te hizmet dışı bırakıldı.

# HAMİDİYE

Hamidiye kruvazörü, Balkan Savaşları sırasında Türk efsanesine dönüşen ve deniz harbi taktiklerini yeniden düzenleyen unutulmaz bir gemiydi. Deniz savaşında telsiz aldatmacasının ilk kez kullanılması, kıyafet ve sancak değiştirerek düşmanın kandırılması, bir tek gemiyle koca bir donanmayı oyalaması, Hamidiye gemisini Avrupa gazetelerinin manşetine taşımıştı. Kimi "Akdeniz artık Hamidiye denizi" bile diyordu. O, tüm sorunlara, imkânsızlık, yetersizlik ve aksaklıklara rağmen korsan kruvazör harekatının öncüsü olarak denizcilik tarihe geçmişti. Osmanlı'dan sonra genç Türkiye Cumhuriyeti'nin de yıldızı olan Hamidiye, Ulu Önder Atatürk'ü beş yıl sonra yine Samsun'a çıkartacaktı.

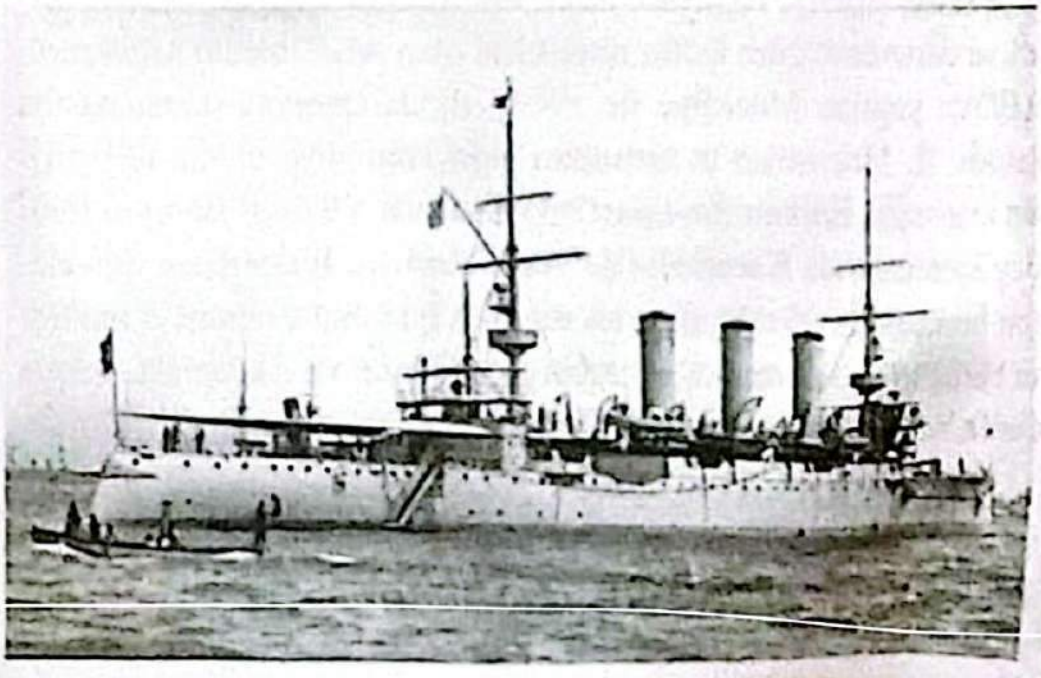
**Tarihin ilk korsan kruvazör saldırısı:**
**Akın Harekâtı ve Rauf Orbay**

Osmanlı İmparatorluğu'nda 1894 yılından sonra görülen azınlık isyanları, Anadolu'daki İngiliz ve Amerikan şirketlerinin de zarar görmesine neden olmuştu. Vatandaşları zarar gören ABD ve İngiltere tazminat talebinde bulununca, Osmanlı devleti zarar gören ülkeye savaş siparişi vermekle hükümlü tutuldu. İngiltere'de inşa edilen ve dönemine göre üstün nitelikleri olan Abdülhamid kruvazörü, ABD'de yapılan Mecidiye ile 1903 yılında Osmanlı donanmasına katıldı. II. Meşrutiyet'in ardından ismi Hamidiye olarak değiştirilen kruvazör, Balkan Savaşları'nda Kıdemli Yüzbaşı Hüseyin Rauf Bey komutasında Karadeniz'de görev yaptı ve Bulgaristan limanlarını bombaladı. Yaralanmasına rağmen İstanbul'a dönmeyi başardı ve Haliç'teki onarımının ardından Ege Denizi ve Akdeniz'de dünya deniz harp tarihine geçecek Akın Harekatı'na imza attı.

Sekiz ay süren Akın Harekâtı, öncelikle Yunan donanmasının vurucu gücü Yeoryos Averof zırhlısının önünü kesmek için planlandı. 13 Ocak 1913'te İstanbul'dan hareket eden Hamidiye, Çanakkale Boğazı'ndan çıktıktan iki gün sonra ilk Yunan hedeflerini

bombaladı. Fark edilmeden Akdeniz'e çıkan Hamidiye, kömür ve lojistik destek için 19 Ocak 1913 günü tarafsız ülke Mısır'a girdi. Süveyş Kanalı'nı geçerek kömür ikmalini yapan Hamidiye, geri dönerek Malta'nın Valletta Limanı'na demirledi. Rauf Bey'in mükemmel İngilizcesi ve diplomasi yeteneğiyle Malta'da üç gün kalan kruvazörün, Adriyatik'te harekâta girişeceğini düşünen Yunanistan, güçlerini bölerek dört savaş gemisini bölgeye gönderdi. Hamidiye, Garp (Batı) Ordusu'na 50 ton silah ve cephaneyle bir miktar altını ulaştırdıktan sonra Leros isimli Yunan ticari gemisini mahmuzlayarak batırdı. Kaptan ve mürettebatını esir alan Rauf Bey, aldığı istihbaratla Yunan devriyelerine yakalanmadan karadaki hedefleri bombaladı, Singin Limanı'nda cephane taşıyan sekiz Yunan ticaret gemisini batırdı.

Hamidiye, askeri tesisleri bombaladı, düşman ticaret ve savaş gemilerini batırdı. Doğu Akdeniz'de istihbarata yönelik çalışmalar yapan Rauf Bey, geminin kazanlarındaki çatlak nedeniyle tamirat için Kızıldeniz'i geçerek Cidde'ye ulaştı. Bu sırada dört savaş gemisinden oluşan Yunan armadası Akdeniz girişinde Hamidiye'yi bekledi. Makine ve kazanları onarılan Hamidiye tüm sıcak çatışmaların da bulunduğu çeşitli görevleri başarıyla tamamladıktan sonra 26 Ağustos 1913 günü İzmir'e döndü. Osmanlı adına kötü giden Balkan Savaşları'nda gerçekleşen Akın Harekâtı, aynı zamanda Osmanlı denizcilerinin güvenlerinin yerine gelmesini sağladı. Hamidiye Kahramanı olarak adlandırılan Rauf Bey, binbaşılığa terfi ettirilirken Osmanlı devleti Hamidiye Kruvazörü Hümâyunu adlı madalya hazırladı.



**Bir yaşındaki Cumhuriyet'in kurucusunu Karadeniz'e götürdü**

6 Eylül 1924 Cumartesi günü Dolmabahçe Sarayı önünde demirde bekleyen Hamidiye gemisine bir yüzbaşı geldi. İkmalin hızla tamamlanmasını isteyen yüzbaşı, Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal'in Mudanya'dan alınmasının ardından Karadeniz'e çıkılacağını bildiren bir emir getirmişti.

Bu kapsamda izinler kaldırıldı, izinli olanlar gemiye çağrıldı, staj için gemide bulunan öğrenciler Heybeliada'daki okullarına gönderildi, gerekli ikmal tamamlandı. Kuruçeşme depolarından kömür ikmali yapıldı. Hamidiye, 8 Eylül Pazartesi sabahı Mudanya'ya demirledi.

**Hamidiye, Gazi'yi on iki gün ve gece Karadeniz'de gezdirir**

12 Eylül 1924 sabahı Atatürk, eşi Latife Hanım ile Mudanya İskelesi'nde kendisini bekleyen Ertuğrul yatının filikasına bindi. Filika, Hamidiye kruvazörünün güvertesine aborda olurken Mustafa Kemal Paşa, bir yaşındaki Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucu cumhurbaşkanı olarak Karadeniz'e açıldı. Mudanya'dan hareket eden Hamidiye, aynı gün saat 10.30 civarında İstanbul Limanı'na girdi. Bu sırada Selimiye Kışlası'ndan 21 pare top atışıyla selamlandı. Atatürk'ü görmek ve selamlamak isteyen İstanbul halkı, alay sancaklarıyla donatılmış vapurlarla, hatta kayıklarla denize açılmıştı. Deniz araçlarında yer bulamayan İstanbul halkı sahilleri doldurmuştu.

112 metre uzunluğundaki Hamidiye, İstanbul Boğazı'ndan çıkarken Gülcemal Vapuru'yla karşılaştı. S/S Gülcemal, düdük çalarak Atatürk'ü selamlarken, güverteye çıkan Atatürk vapurdaki yolcuların "Yaşa, var ol!" haykırışlarını dinledi.

15 Eylül 1924 Pazartesi günü Hamidiye, Trabzon Limanı'na demirledi. Atatürk, çeşitli kurumları ziyaret etti, vatandaşlarla görüştü. Trabzon Belediyesi'nin onuruna verdiği davete katılan Mustafa Kemal, "*Sakarya kanlı savaşına 3. Tümen ile yetişen Trabzon evlatlarının muharebe meydanında gösterdikleri fedakârlığın kıymetli hatırası daima dimağımda kalacaktır*" şeklinde teşekkür etti. Hamidiye, 17 Eylül 1924 Çarşamba günü saat 13.30 civarında Trabzon Limanı'ndan demir alarak Rize'ye hareket etti.

Atatürk, Rize'de halkın yoğun ilgisiyle karşılaştı. 18 Eylül'de Rize'den ayrılmak üzere Hamidiye'de bulunan Mustafa Kemal, medreselerin açılmasını isteyen din görevlilerine şunları söyledi:

"*Mektep istemiyorsunuz. Hâlbuki millet onu istiyor. Bırakınız, artık bu zavallı millet bu memleket evladı yetişsin. Medreseler açılmayacaktır, millete mektep lazımdır.*"

Hamidiye 18 Eylül 1924 tarihinde saat 14.30'da Rize Limanı'ndan demir aldı ve Giresun'a gitti. Savaş gemisi, 19 Eylül'de Ordu Limanı'na girdi.

Atatürk, Ordu halkına hitaben, "*Bu şuurlu tezahüratınızla Türk milletinin bütün cihan mıvacehesinde ilelebet yaşayacağını bir daha ispat etmiş olan sizin samimi çehreleriniz ve sevimli gözleriniz karşısında günlerce kalmak ve sizinle samimi hasbihallerde bulunmak isterim*" şeklinde konuştu.

20 Eylül 1924 Cumartesi, Cumhurbaşkanı Atatürk'ü, Samsun Limanı'na getirdi Hamidiye. Beş yıl önce Mirliva Mustafa Kemal olarak geldiği Samsun'da Anadolu'nun kurtarıcısı olarak karşılandı büyük lider. Devlet erkânı ve halkla görüşmeler yapan Gazi, Anadolu'yu demir ağlarla örme ülküsünün sonucu olarak Samsun-Çarşamba demiryolunun temelini attı. Cumhurbaşkanı Atatürk, "*Ben Samsun'u ve Samsun halkını gördüğüm zaman memleket ve millete ait bütün tasavvurlarımın, kararlarımın herhâlde yerine getirilebilir olduğuna bir defa daha kuvvetle kani oldum*" şeklinde konuşur.

### "*Yol ve mektep yapılacaktır*"

21 Eylül günü hükümet konağını, Mıntıka Palas Oteli'ni ve hastaneleri ziyaret eden Paşa, "*Halk, köylüler bana her yerde iş programını şu iki kelimeyle ihtar ettiler: Yol, mektep*" der.

22 Eylül 1924 tarihinde Samsun İstiklal Ticaret Mektebi'nde öğretmenlerle buluşan Mustafa Kemal, "*Dünyada her şey için, medeniyet için, hayat için, muvaffakiyet için en hakiki mürşit ilimdir, fendir. İlim ve fennin haricinde mürşit aramak gaflettir, cehalettir, dalalettir*" şeklinde konuştu.

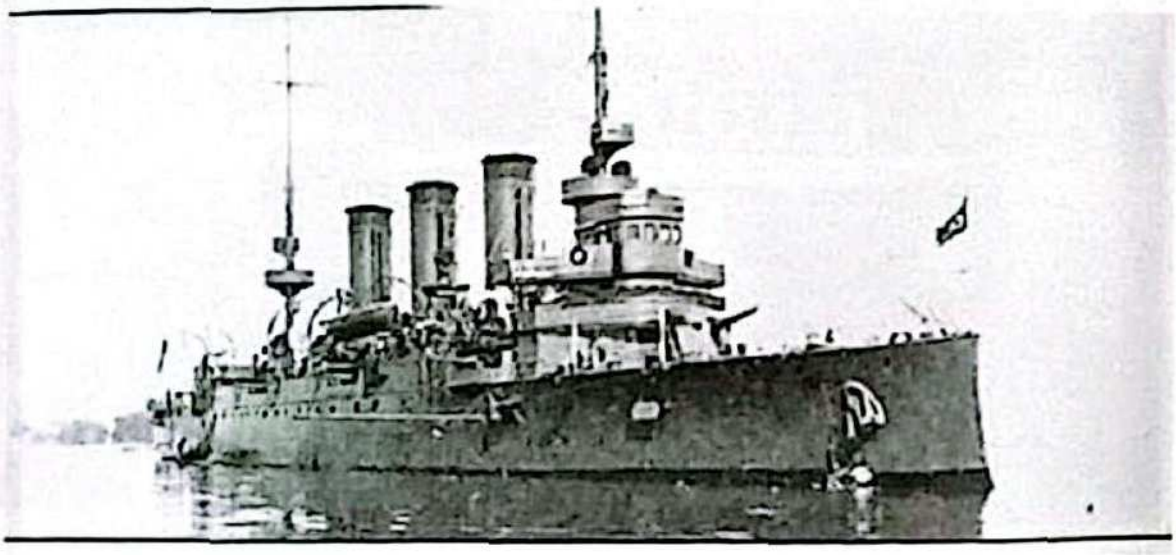
Aynı gün Samsun'da Muallimler Birliği'ni ziyaret eden Atatürk, hatıra defterine, "*Bütün Türkiye'ye şamil Muallimler Birliği'nin, bütün milleti münevver birlik hâline getirdiği zaman, Türk milletinin nasıl bir demir kütle olacağını düşünmek cidden büyük zevk ve saadettir*" yazdı.

Atatürk, 24 Eylül 1924 Çarşamba Erzurum'a gitmek üzere Hamidiye kruvazöründen ayrıldı. Atatürk'ün gemiden ayrılmasından

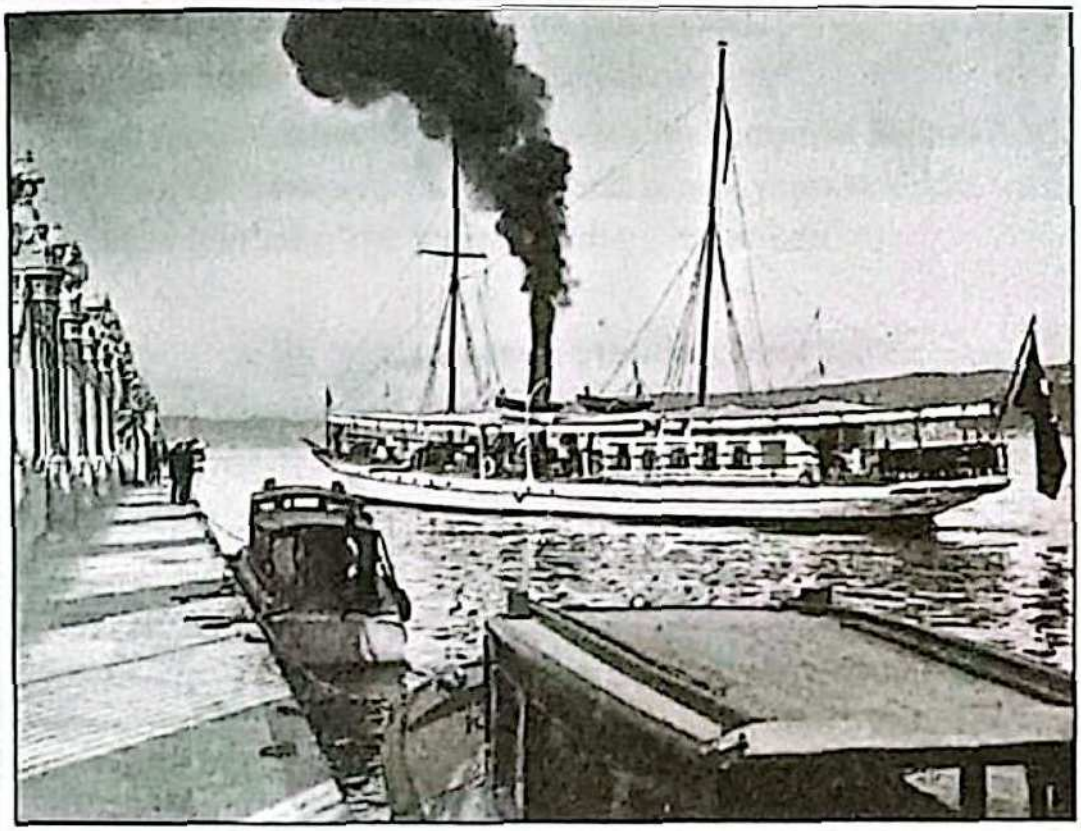
sonra Hamidiye, 24 Eylül 1924 tarihinde Samsun Limanı'ndan demir aldı ve 26 Eylül Cuma günü İstanbul'a demir attı. Atatürk'ün Hamidiye kruvazörüyle yaptığı bu seyahate Peyk-i Şevket torpido botu eşlik etmişti. Atatürk, 20 Eylül 1924 Cumartesi günü Hamidiye kruvazörünün hatıra defterine şunları yazarak savaş gemisinin mürettebatını onurlandırdı.

*"Hudutlarının mühim ve büyük parçaları deniz olan Türk Devleti'nin donanması da mühim ve büyük olmak gerektir. O zaman Türk Cumhuriyeti daha müsterih ve emin olacaktır. Mükemmel ve kadir bir Türk donanmasına malik olmak gayedir"*

**Hamidiye:** 1903 yılında İngiltere Newcastle'de G. Armstrong, Withword Co. Tersanesi'nde inşa edildi. 3.904 grostonluktu. Boyu 112 metre, eni 14,5 metreydi. Su çekimi 4,8 metreydi. 22 mil sürat yapabiliyordu. İlk adı Abdülhamit idi, II. Meşrutiyet'ten sonra adı Hamidiye oldu. Rauf Orbay ile özdeşleşti. 1911 yılında yedi aylık Akdeniz Akın harekâtı ile dünya deniz tarihine geçti.



CUMHURBAŞKANI ATATÜRK'Ü HAYDARPAŞA GARI ÖNÜNDE BEKLEYEN SÖĞÜTLÜ



# SÖĞÜTLÜ

Bir zarif yat, süzülürken güzelim İstanbul Boğazı'nda, bir udi, bir de davudi ses eşlik ederdi şarkıya:

"Bilmem ki nedendir bana sen hor bakıyorsun,
Bakma güzelim böyle, yürekler yakıyorsun,
Noldun, nere gittin, ne taraf da çakıyorsun?
Bakma güzelim böyle, yürekler yakıyorsun."

Rast makamından bu şarkı, Atatürk'ün hemşerisi Selanikli Ahmet Efendi'nin bestesiydi. Söğütlü yatında nice yaşanmışlıklar vardı; Ulu Önder kâh rakı, kâh kahve içerdi güvertesinde.

**Söğütlü'yle ilk buluşma 1925 yılında gerçekleşti**

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk, 21 Eylül 1925 Pazartesi günü Ankara'dan trenle İzmit'e geldi. Atatürk, kendisini bekleyen Söğütlü yatına ilk kez bu tarihte bindi. Osmanlı İmparatorluğu'nu büyük yıkıma uğratan Birinci Dünya Savaşı'na sokan Yavuz zırhlısıyla da tanışması aynı tarihte gerçekleşir. Söğütlü ile Yavuz zırhlısına geçen Atatürk, deniz seyahatine Reşit Paşa Vapuru'yla devam etti.

**Karadeniz Vapuru'na da Söğütlü'yle gitti**

Cumhurbaşkanı Atatürk, Batı'ya mesaj verirken, emperyalizm zincirinden kurtulmak isteyen uluslara örnek olmak için Karadeniz sergi vapurunu yola çıkartmıştı. 13 Haziran 1926 Pazar günü, Mudanya'dan Söğütlü yatına binen Atatürk, Karadeniz sergi vapuruna geçti.

**Çok kez binerek şereflendirdi Söğütlü'yü**

5 Haziran 1928 Salı günü trenle Ankara'dan İstanbul'a gelmişti Atatürk. Haydarpaşa Garı'nda trenden inerek otomobille Üsküdar'a giden Büyük Önder, açıkta bekleyen Söğütlü yatına binerek

Dolmabahçe Sarayı'na gitti. Boğaz'da süzülen Söğütlü'yü, savaş gemileri top atışlarıyla selamladı. Büyük önder, 23 Haziran 1928 Perşembe günü Dolmabahçe'den Fethi (Okyar) Bey ile Söğütlü yatına bindi. Büyük Önder bir süre maviliklerde dolaştıktan sonra, Haydarpaşa İskelesi'ne çıkarak, gardan Fethi Bey'i Ankara'ya uğurladıktan sonra tekrar Dolmabahçe'ye döndü. 6 Ağustos 1929 Salı günü Ankara'dan İstanbul'a trenle gelen Mustafa Kemal, yine Haydarpaşa İskelesi'nden Söğütlü yatına bindi ve Dolmabahçe Sarayı'na gitti. 7 Ağustos 1929 Çarşamba günü Söğütlü yatına binen Mustafa Kemal, Marmara Denizi'nde ve İstanbul Boğazı'nda uzun bir gezinti yaptı. Atatürk, 8-9 Ağustos Perşembe ve Cuma günleri yine Söğütlü yatı ile İstanbul'da gezdi. 11 Haziran 1930 Çarşamba günü Ankara'dan trenle İstanbul'a gelen Atatürk, Haydarpaşa İskelesi'nden bindiği Söğütlü yatı ile Dolmabahçe Sarayı'na gitti. 12 Ocak 1932 Salı günü Ankara'dan yine trenle İstanbul'a gelen Atatürk, Söğütlü yatı ile Dolmabahçe Sarayı'na gitti. Büyük Atatürk, Ankara'dan trenle geldiği Haydarpaşa Gar'dan Dolmabahçe'ye, Söğütlü yatı ile de giderdi. İstanbul Boğazı'nda eşsiz mehtabı Türk sanat musikisi eşliğinde izlemeyi çok seven Cumhurbaşkanı Atatürk, Söğütlü yatının güvertesinde pek çok fotoğraf vermişti. Atamızın Söğütlü'ye son kez bindiği tarih olarak 15 Ağustos 1928 kayıtlara geçmiştir.

**Söğütlü yatında tebessüm ettiren bir yaşanmışlık**

*"İlk defa Söğütlü yatı ile gezmeye çıkıyoruz. Bu zarif yatın baş tarafında, büyük bir hayranlıkla Boğaz'ın güzelliklerini seyrediyorum. Denize karşı olan büyük sevgim beni evimizin penceresinden ayırmaz, rahmetli anama daima Dolmabahçe Sarayı'nın önünde demirli yatan bu güzel yatı sorar ve aldığım cevaplardan, bu yata binmek için muhakkak padişah olmak gerektiğini öğrenir ve hiçbir zaman bu yata binemeyeceğimi düşünerek üzülürdüm.*

*Çocukluk hâtıralarımı canlandırarak, talihin garip cilvesini düşünürken yanıma, yatın baş makinisti geldi. Yüzbaşı rütbesinde bu genç denizciye, çocukluk hatıramı naklettim. Meğer bu genç subayın da bu konuda garip bir hikâyesi varmış. Mektepten çıktığı tarihlerde, bu yatın süvarisi ve baş makinisti padişahlarda bir cemile olsun diye, amiral rütbesinde olanlar seçilirmiş. Bizim genç denizci, 'Aaah!' dermiş, 'Bu yata bir baş makinist olabilsem...' Duası kabul edilmiş, yata önce makinist sonra da baş makinist olmuş, ama Amiral olamamış. Gülüştük..."*

...

*"Atatürk, yatın kıç tarafında hazırlanan sofrada misafirleriyle beraber. Yat, Yeniköy önlerinden geçiyor. Ata'nın eski arkadaşlarından Dr. Rasim Ferit Talay'ın yalısının önünden geçiyoruz. Musıkimizi çok seven ve bilen bu sanatkâr ailenin hatırası, Ata'ya musıkimizi hatırlatmış olacak kibizleri yanına çağırdı. Fakat yat çok ufak olduğundan bir, iki arkadaş Ata'nın yakınında yer bulabildiler. Ben ve Udî Şevki Bey, Ata'ya yakın olanlardanız.Atatürk, Rast makamından, 'Bilmem ki nedendir bana sen hor bakıyorsun, bakma güzelim böyle yürekler yakıyorsun, noldun nere gittin ne taraf da çakıyorsun, bakma güzelim böyle yürekler yakıyorsun' güfteli şarkıyı okumamı emrettiler. Bu şarkı Ata'nın huzurunda sık sık okunan şarkılardan değil. Herhalde misafirlerden biri istemiş olacak. Şarkının zeminini ve nakaratını okudum fakat meyânını bir türlü hatırlayamadım. Çaresiz nağmeleri terennüm etmek suretiyle işi savuşturmak istedimse de, bu Ata'nın gözünden kaçar mı? 'Gel yanıma' dedi, gittim. 'Şarkının güftesi nedir' dedi. 'Hatırlayamadım paşam' dedim. 'Muhakkak ki rakı içmemişsindir.'*

*Ve üç kadeh arka arkaya içmekliğimi emir buyurdular. Hürmetli kadehle, bilhassa yüksek dereceli rakının ne olduğunu içenler pek*

*iyi bilir. Fakat emir emirdir, üç kadehi de içtim. Ata, eliyle bir miktar leblebi verdi, 'Haydi yerine git ve şarkıyı tamamla' dedi. Ben yerime dönünceye kadar arkadaşlar güfteyi hatırlamışlar. Kulağıma fısıldadılar, şarkıyı tamamlayabildim. Bu sırada yat da kavakların önünden döndü, Beylerbeyi Sarayı'na geldik. Bu zarif sarayın birinci katındaki havuzlu salonda, fasıla devam ediyoruz.*

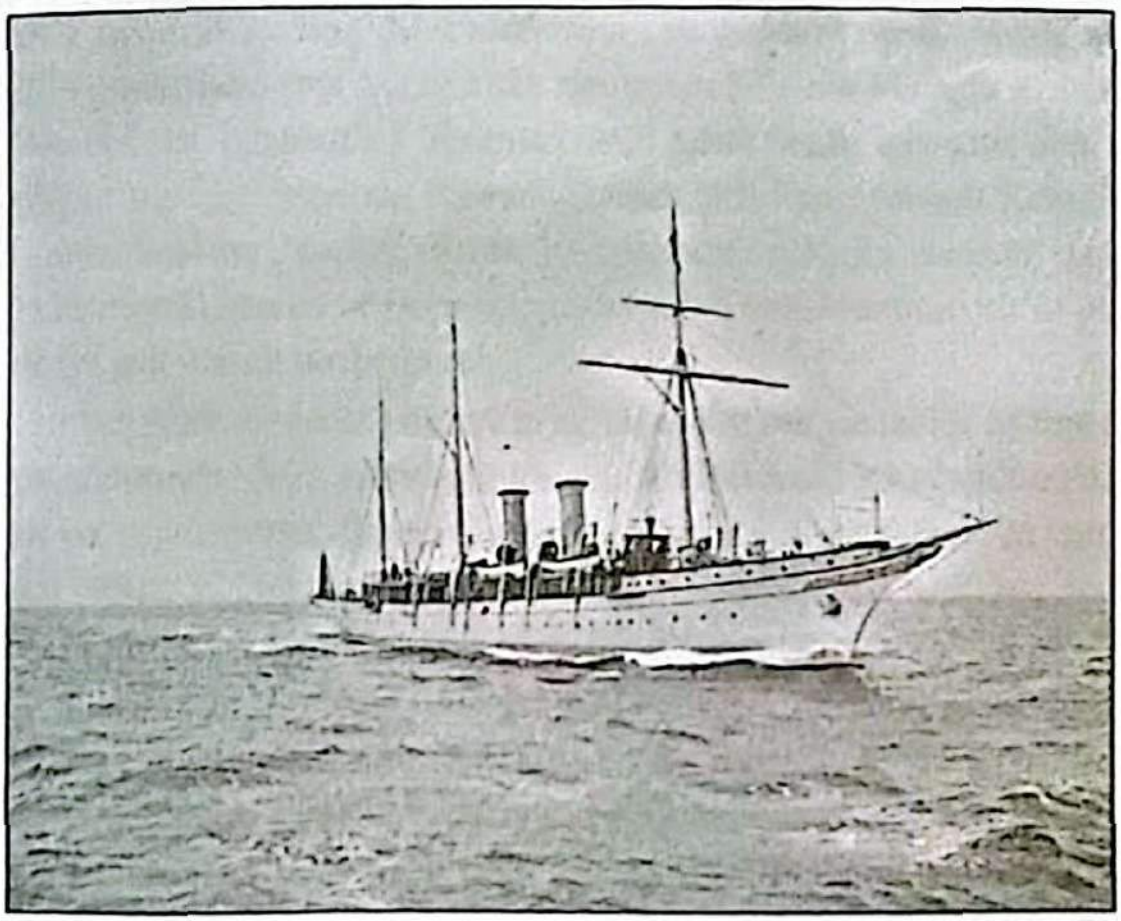
*Bir aralık sarayın önüne bir tenezzüh vapuru geldi. İstanbul muallimlerinden tertip ettiği bu tenezzüp kafilesi, sarayın önünde hep bir ağızdan marş okuyorlar. Atatürk ve maiyeti balkona çıktılar. Biz de Karadeniz Marşı'nı söyleyerek karşılık veriyoruz. Ata, vapur gidinceye kadar balkonda kaldılar ve mendil salladılar.*

*Sabaha karşı, Dolmabahçe Sarayı'na dönüyoruz. Sabah serinliği adamakıllı bastırmış, biz bir köşede büzüldük ve ceketlerimizin yakasını kaldırdık. Bu sırada Atatürk yanımıza geldi, 'Vaah gençler' diye bize takıldı. Kendisi aslanlar gibi yanımızda durdular..."* (Alıntı: Anonim, Kültür ve Turizm Bakanlığı)

"Bilmem ki nedendir bana sen hor bakıyorsun" şarkısı: Beste; Selânikli Ahmet Bey. Güfte bilinmiyor. Makam; Rast makamı. Usûl; Sengin semâî usûlü. Form; şarkı formu.

**Söğütlü Yatı:** 1908 yılında İngiltere Newcastle'de Armstrong, Mtcehell and Co tersanesinde yelkenli yat olarak inşa edildi. 120 gros tondu. 45,75 metre boyunda, 4,27 metre eninde ve 1,67 metre su çekimindeydi. 250 IHP gücünde 1 adet Compound stimli makinası vardı. Bir pervanesi vardı. Hızı saatte 14 mildi. Padişah yatı olarak inşa edilmişti, 1923 yılında Başbakanlık emrine verildi. 5 Ekim 1926 tarihinde donanma kadrosunda çıkartılarak İstanbul Bahriye Komutanlığı'na devredildi. 1933 yılında Devlet Denizyolları'na, 1938 yılında Deniz Ticaret Okulu'na verildi.

# ATA'MIZI SEKİZ YIL ARADAN SONRA İSTANBUL'A GETİREN YAT: ERTUĞRUL



# ERTUĞRUL

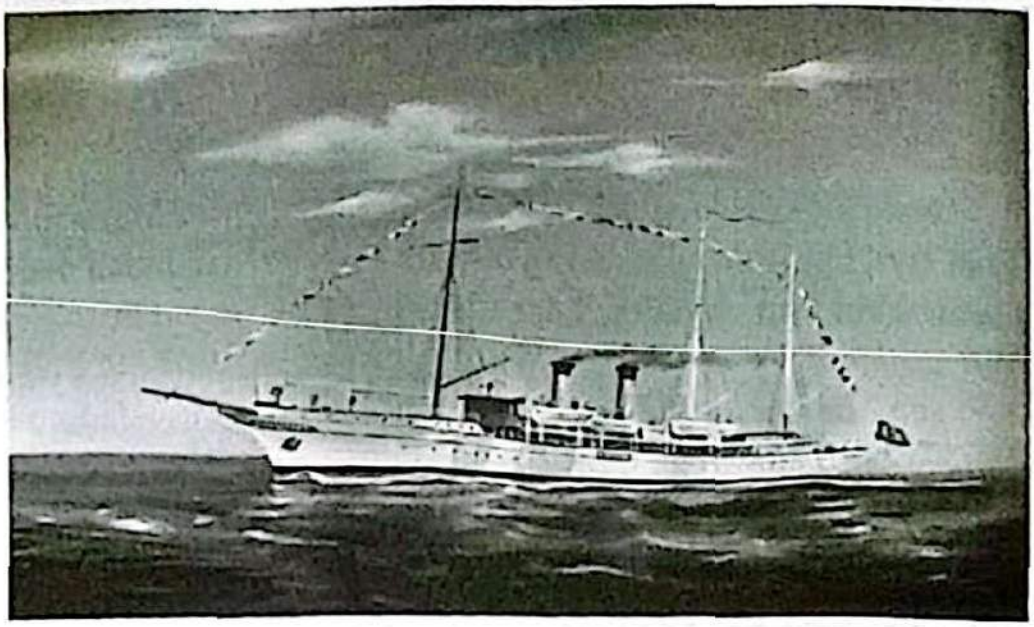
Mustafa Kemal Atatürk, vatanı kurtarmak için 16 Mayıs 1919 günü ayrıldığı İstanbul'a sekiz yıl sonra Cumhuriyet'i kuran önder olarak dönmüştü. Atatürk, İstanbul için, "*Türk vatanının ziyneti, Türk tarihinin serveti, Türk milletinin göz bebeği*" derdi. 16 Mayıs 1919 günü Bandırma Vapuru'yla ayrılmıştı Mirliva Mustafa Kemal İstanbul'dan. İstanbul'a 1 Temmuz 1927 günü dönüş için yine deniz yolunu seçmişti Mustafa Kemal Atatürk. Mirliva Mustafa Kemal, Cumhurbaşkanı Atatürk olarak karşılanacaktı. Kuğu zarafeti taşıyan Ertuğrul yatı da böylece imparatorluğun son, Cumhuriyet'in ilk devlet yatı olarak tarihe geçti.

Avrupa'da devlet büyüklerine ve imparatorlara yat tahsis edilmesi yaygınlaşınca, 1903 yılında Sultan II. Abdülhamid için İngiltere'de bir yat yaptırılmıştı. Ertuğrul isimli bu yat, II. Abdülhamid'in yanı sıra Sultan V. Mehmed Reşad ve Sultan Vahdeddin'e Rükûb-u Şahane (padişahın bindiği araç) görevini üstlenmişti.

İsmini Türk-Japon ilişkilerini güçlendirmek için çıktığı Japonya seferinde (17 Eylül 1890) Kushimoto kıyılarında batan Ertuğrul Fırkateyni'nden almıştı. İşgal yıllarında Haliç'te bekleyen Ertuğrul, Cumhuriyet'le birlikte 1926 yılına kadar Donanma Komutanlığı emrinde kaldı. Cumhurbaşkanlığı emrine verilen Ertuğrul yatı, Mustafa Kemal Atatürk'ü 16 Mayıs 1919 günü ayrıldığı İstanbul'a 8 yıl, 1 ay, 19 gün sonra getiren deniz aracı oldu. Atatürk'ün sıklıkla kullandığı yelkenli yat, Savarona gelene kadar pek çok gezide görev yaparken cumhurbaşkanlığı yatı olarak birçok devlet başkanının denizde ağırlanmasını sağladı.

22 Eylül 1925 Salı günü Reşit Paşa Vapuru'yla Mudanya'ya gelen Atatürk, Ertuğrul yatıyla ilk kez tanıştı. Türkiye Cumhuriyeti devlet yatı Ertuğrul, Atatürk'ü 17.30'da Mudanya'ya götürdü. 8 Ekim 1925 Cuma günü Bursa'dan Mudanya'ya giden Atatürk, kendisini bekleyen Ertuğrul yatına binerek Bandırma'ya geçti. Seyahat sırasında Ertuğrul'a Yunus torpidobotu refakat ediyordu. Atatürk, 11 Mayıs

1926 Salı günü Ertuğrul yatıyla Mersin'den Silifke'ye gitti. İncelemelerde bulunan Atatürk, 16 Mayıs 1926 Pazar günü Mersin'e döndü.



**İstanbul, Cumhuriyet'in kurucu liderini karşılıyor**

1 Temmuz 1926 günü üç yaşındaki Türkiye Cumhuriyeti'nin deniz şehri İstanbul çok heyecanlıydı. Atatürk, Hamidiye zırhlısıyla çıktığı Karadeniz seyahatinde bile uğramadığı kadim şehrine sekiz yıl sonra ilk kez geliyordu. 16 Mayıs 1919 Cuma günü İstanbul'dan Bandırma Vapuru'yla ayrılan Atatürk, Ertuğrul yatına 2.970 gün sonra, 1 Temmuz 1927 Cuma günü, İzmit'teki Torpido (Mayın) İskelesi'nden bindi. Saat 12.00'da hareket eden Ertuğrul yatının pruvasında (önünde) donanmaya ait Hamidiye, sancak (sağ) tarafında Berk torpido kruvazörü ve Samsun muhribi, iskele (sol) tarafında ise Peyk torpido kruvazörü ve Basra gemisi, pupasında (arka tarafında) ise Taşöz muhribi bulunuyordu.

İstanbul'da sokaklara taşan coşku ve heyecan, Kabotaj Hakkı'nın yıl dönümünde Atatürk'ü karşılamak isteyenlerin coşkusuyla denizlere taşmıştı.

**Bir gün önce devlet erkânı İzmit'te**

Emperyalist işgal altındaki İstanbul'u arkasında bırakmış, Cumhuriyet'in kenti İstanbul'a geliyordu Atatürk. Mustafa Kemal'in Cumhurbaşkanı sıfatıyla İstanbul'a yapacağı ilk ziyaret tüm yurtta büyük heyecan uyandırmış, karşılamak isteyenleri büyük telaş

sarmıştı. 30 Haziran 1927 Perşembe günü Atatürk'ü karşılamak için Türkiye Sefain İdaresi'ne (Türkiye Denizcilik İşletmeleri) ait Ankara Vapuru'na TBMM Başkanı Kazım Özalp, İçişleri Bakanı Mehmet Cemil Uybadın, 3. Kolordu Komutanı Şükrü Naili Paşa, İstanbul Valisi Süleyman Sami Kepenek, Halk Partisi Müfettişi İbrahim Tali Öngören, İstanbul Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ ve dönemin İstanbul milletvekilleri binmişti.

**Binlerce kişi heyecan içinde denizde bekliyordu**

Karşılamanın ilk kafilesi, içlerinde Balıkesirlilerin olduğu 300 kişilik heyetti. Marmara Vapuru'yla 06.00 sıralarında İzmit açıklarındaki Ankara vapurunun yanına demirlemişlerdi. Akay vapurlarından Burgaz'a; belediye azaları, vilayet meclisi azaları, yarbay rütbesinden yukarı olan subaylar, gaziler, emekli askerler, hâkimler, savcılar ve yardımcıları, üniversite rektörleri ve fakülte dekanlarının yanında çeşitli sivil toplum kuruluşlarının mensupları olmak üzere yaklaşık 800 kişi davet edilmişti.

**Vapurlar, motorlar, yelkenliler, balıkçılar...**

Milletvekilleri Kocaeli Vapuru'yla, Türk Ocakları mensupları Bağdat Vapuru'yla, üniversite öğrencileri Kadıköy Vapuru'yla, vatandaşlar Maltepe Vapuru'yla ya da Şirket-i Hayriye'ye ait vapurlarda yer aldı. O dönemde Seyr-i Sefain İdaresi'ne ve Şirket-i Hayriye'ye ait vapurlar düzenli İstanbul seferlerini Galata Köprüsü'nden yapıyordu. 11.00'da hareket eden Burgaz Vapuru, saat 12.00'da Büyükada İskelesi'ne yanaştı. Motor ve römorkörler ise Bostancı-Fenerbahçe sahili boyunca mevki almışlardı. Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne ait Gülcemal, Gülnihal ve Karadeniz Vapuru, Demirkapı önlerinde demirleyerek Atatürk'ü beklemişti. Ankara Vapuru'nda TBMM Başkanı Kazım Özalp, İçişleri Bakanı Mehmet Cemil Uybadın, 3. Kolordu Komutanı Şükrü Naili Paşa, İstanbul Valisi Süleyman Sami Kepenek, Halk Partisi Müfettişi İbrahim Tali Öngören, İstanbul Belediye Başkanı Muhittin Üstündağ ve dönemin Şeyr-i Sefain Genel Müdürü Sadullah Güney bulunuyordu.

**Paşa Geliyor...**

Ertuğrul, ufukta göründüğünde Burgaz Vapuru'nda bulunanlardan seçilen heyet, İstanbul Motoru'na bindi. Gazi'yi karşılamak için

denize açıldılar. Saat 15.50'de İstanbul Motoru, Ertuğrul yatına yanaştı. Yatı takip eden Hamidiye kruvazörü, Berk-i Satvet, Peyk ve Şevket zırhlıları, Taşöz, Samsun, Yarhisar torpidolarından kurulu filo da konvoya katıldı. Cumhurbaşkanı Atatürk, kendisini karşılayanlara güverteden mendilini sallayarak selamlıyordu ve çok neşeliydi. Çok yakındaki Kınalıada ve Maltepe Vapuru'nda bulunanlar Gazi'yi büyük coşkuyla alkışlıyordu.

Saat 15.30'da İstanbul Prens Adaları önüne gelen Ertuğrul yatı, Çengelköy'den çıktıktan sonra dönüş yaparak 18.00'de Dolmabahçe önünde demirledi. Atatürk, yanındaki heyetle Nil muşuna binerek, Dolmabahçe Sarayı rıhtımına çıktı. Cumhurbaşkanı Atatürk, kendisini heyecan içinde bekleyen İstanbul halkına ilk konuşmasını, 600 senelik Osmanlı hanedanına sığınak olan Dolmabahçe Sarayı'nda yaptı.

Cumhuriyet anlayışının imparatorluk anlayışından çok farklı olduğunu ortaya koyan Mustafa Kemal Atatürk düşüncelerini şöyle ifade etti:

***"Artık bu saray Allah'ın gölgelerinin değil; gölge olmayan, hakikat olan milletin sarayıdır. Ve burada milletin bir ferdi, bir misafiri olarak bulunmakla bahtiyarım. Bu şehir meşum hadiselerle mustarip bulunduğu zamanlar, bütün vatandaşların kalplerinde kanayan yaralar açılmıştı. Kalbi yaralı olanlardan biri de bendim. Sekiz sene evvel mustarip ağlayan İstanbul'dan kalbim sızlayarak çıktım. Teşyi edenim (uğurlayanım) yoktu. Sekiz sene sonra kalbim müsterih olarak, gülen ve daha güzelleşen İstanbul'a geldim. Bütün İstanbulluların ruhuma heyecan veren sıcak muhabbetkâr aguşiyle (sevgi dolu) karşılandım." (Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri 1959: 246-247)***

1 Temmuz gecesi Gazi'nin onuruna büyük bir deniz fener alayı düzenlendi. 2 Temmuz'da ise İstanbul caddeleri fener alayıyla süslendi. Ertuğrul ile İstanbul kıyılarına gelen Cumhurbaşkanı Atatürk'ü resmi olarak 955 kişilik heyet karşılamıştı. Seyri Sefain İdaresi'nden 13 küçük, 8 büyük vapur, Şirket-i Hayriye 12 vapur, Haliç Şirketi'nden 7 vapur görevlendirilmişti.

Denizdeki büyük coşkuyu Atatürk'ün kütüphanecisi Nuri Ulusu şöyle anlatmıştı:

*"1 Temmuz gününde, trenimiz yavaş yavaş gara girmeye başlamadan, tüm güzergâhımızın Atatürk resimleriyle, bayrak ve konfetilerle,*

*defne yapraklarıyla donatılmış olduğunu gördük. Bu arada asker ve polis büyük bir tedbir alarak hazır kıta bekler vaziyette görülüyordu. Tam İzmit Garı'na girerken çok büyük bir takın hazırlanmış olduğunu gördük. Ön yüzünde 'BÜYÜK ATATÜRK, BU MİLLET SENİNLE YAŞAR' diğer tarafında da 'YAŞA GAZİ YAŞA' yazıları görülüyordu. İstanbul ve İzmit'in tüm erkek ve kadın mümessilleri, belediye heyetleri, idman kulüpleri, sporcuları, İstanbul Valisi, Kolordu Komutanı, vs. heyetlere mensup kişiler dört gözle Gazi Mustafa Kemal'ini bekliyordu. Saat 12.00'a doğru İzmit Garı'na bu ahvalde vasıl olduk. Trenden indiği anda, top atışları ortalığı inletmeye başlamıştı. Biz de ikinci vagondan, kalplerimiz âdeta dışarıya çıkacakmış gibi büyük bir heyecan ve coşkuyla seyrediyorduk. Gazi çok keyifli ve mutlu şekilde gülümsüyor, halka eliyle selamlar yolluyor, yer gök alkışlarla inliyordu. Bizi bekleyen Ertuğrul yatına gitmek üzere rıhtımdaki askerî motorlara bindik ve top atışları eşliğinde Ertuğrul'a geldik. Refakatinde Salih Bozok, Cevat Abbas ve Kılıç Ali beyler ve birkaç mebus daha bulunuyordu. İzmit Körfezi'nde başta Hamidiye zırhlısı olmak üzere Berk, Peyk, Basra savunma gemileri peş peşe sıralanmışlar. İzmit Bahriye Komutanlığı tüm hazırlığını yapmış, bembeyaz elbiseleriyle bahriyeliler dolmuş, sahilde halk heyecan içinde. Bu arada Marmara kıyısındaki şehirlerden gelen halk, vapurlarla liman açığında Atatürk'ü coşkuyla alkışlıyorlardı. Hamidiye Kruvazörü'nün refakatinde düdük ve top sesleriyle yola koyulduk. Gazi biraz yorulmuştu, hemen özel kamarasına götürdük, 'Biraz istirahat edeceğim' diyerek hepimizi yolladı. Bir müddet dinlendikten sonra İbrahim'i çağırdı, sofra hazırlandı, arkadaşlarıyla yemek yendi, sohbetler yapıldı. Yatta bulunan gazeteciler izin isteyerek röportaja ve fotoğraf çekmeye başladılar. Onlarla şakalaşarak, sohbet gibi röportajlar yaptı, gülümseyerek resimler çektirdi; çok keyifliydi.*

*Gebze'ye doğru gelmiştik, sahillerde biriken halkın coşkusuna el sallayarak cevap veriyordu. Bir ara masada otururken ileri doğru bakarak 'Eh, Büyükada görüldü, demek ki geliyoruz' dedi. Nitekim İstanbul Boğazı'na yaklaşırken bir alay takalar, tekneler, kayıklar, mavnalar vs. düdüklerini çalarak, içlerindekilerde naralar atarak Gazilerini karşılıyorlardı, hatta bazıları öyle yanaşıyordu ki, birkaç kere tehlike atlattılar.*

*Bu arada tahminen Heybeliada civarında, İstanbul'dan gelen devlet ve matbuat erkânı birkaç motorla Ertuğrul'a yanaşarak gemiye vasıl oldular, Gazi kendilerini güvertede kabul etti, iltifatlarda bulundu. Aman Allah'ım, elindeki ipek mendilini sevgili halkına sallarken ki gülüşü, mutluluğu ve o insanlara verdiği heyecan görülmeye değerdi ve ne mutlu ki ben o anları hem de en yakınında olarak görüyor ve yaşıyordum. Moda'ya yaklaşmıştık ki, bize döndü ve 'Bana bir dürbün verin' dedi, hemen koşup bir dürbün getirdik. Fenerbahçe ve Kalamış Koyu'na doğru bakarak 'Ne güzel, ne güzel' buyurdular. Bilahare Saraybumu'ndan karşı sahil yönüne geçerek Ortaköy, Beşiktaş ve derken Dolmabahçe Sarayı önüne geldik. Akşam 18.00 sularıydı. Osmanlı Seyr-i Sefain'e ait bir botla Atatürk, bahriye mızıkasının çalmasıyla, kendilerini karşılayanların alkışlarıyla sahile çıktı, her taraf çiçek bahçesiydi. Kırmızı halılar üzerinden selamlık kapısından saraya avdet ettik. Atatürk'le İstanbul ve Dolmabahçe Sarayı günlerimiz işte böyle çok güzel bir şekilde başlamıştı. Çok kısa bir istirahatten sonra, mıuayede salonunda İstanbul mümessillerine bir hitabede bulundular. Hitaplarında İstanbul'dan bahsederken 'İki cihanın mültekasında' diye tanımlamasını hiç unutamam." (Atatürk'ün Yanı Başında, Çankaya Köşkü Kütüphanecisi Nuri Ulusu'nun Hatıraları. Derleyen: Mustafa Kemal Ulusu, Doğan Kitap)*

**Ertuğrul'un can salı ya su alırsa?**

23 Ağustos 1928 Salı günü Atatürk, Dolmabahçe'den sabah erken saatlerde Ertuğrul yatıyla yola çıkmıştı. Marmara Denizi seferine çıkan Ertuğrul, Tekirdağ açıklarında demirledi. Tekirdağ Valisi, Ertuğrul yatına geldiğinde Büyük Önder kıyıya çıkmak istedi. Fakat, ahşap bindirme tahtalardan yapılan can sandallarının tahtaları arasında kızgın güneşin etkisiyle açıklar görülür. Yatta bulunan Seyr-i Sefain İdaresi Genel Müdürü Sadullah Güney telaşa kapılır. Can sallarının, denize indirilmesiyle su alarak batabileceği öngörülür. Ertuğrul yatının ikinci kaptanı Mehmet İhya Görgün, yatta bulabildiği boya, beziryağı ve üstüpülerle can salını kısa sürede kalafat yapar. Bir süre sonra can salı denize indirilir. İhya Kaptan dümene, gemiciler kürek yerlerine geçer. Atatürk ve yanındaki heyet can salına binerek salimen karaya çıkar. Tekirdağ halkıyla konuşan Atatürk,

onlara yeni Türk harflerini ve harf devrimini anlatmıştır. Atatürk, akşam saatlerinde Ertuğrul yatıyla İstanbul'a döndü.

Atatürk'ü, Ertuğrul yatının filikasıyla Tekirdağ açıklarından karaya çıkaran Kaptan İhya Görgün, Sarıkamış'a lojistik destek götürürken 7 Kasım 1914 tarihinde batırılan Bezm-i Âlem gemisinin kaptanlarından biriydi. Karadeniz'de boğulmaktan kurtulan İhya Görgün, Sibirya bozkırlarında geçirdiği altı yıllık esaretinin ardından vatanına hizmet etmek için zorlu bir yolculuk yapmıştı.

**Çanakkale'de savaş günlerini andı**

Yunanistan ile Türkiye arasında hukuki konular gerginliğe neden olurken, savaş çıkma ihtimali artıyordu. 1 Eylül 1928 Cumartesi günü sabaha karşı 03.30'da Atatürk, Gaziantep Milletvekili Kılıç Ali, Yozgat Milletvekili Salih Bozok, Bolu Milletvekili Cevad Abbas Gürer, Sinop Milletvekili Recep Zühtü, Rize Milletvekili Hasan Cavit, Afyonkarahisar Milletvekili Ruşen Eşref Ünaydın, Cumhuriyet Halk Partisi Başkatibi Saffet Nuri, Seyr-i Sefain İdaresi Umum Müdürü Sadullah Güney, Cumhurbaşkanlığı Başkâtibi Tevfik Bıyıklıoğlu, Başyaver Rasuhi Savaşçı, Muhafız Alay Komutanı İsmail Hakkı Tekçe ile Ertuğrul'a geçti ve denize açıldı.

Saat 14.45'te Çanakkale'ye gelen Atatürk, halkın büyük ilgisi arasında hükümet binasına gitmişti. Çanakkale valisi ve diğer yetkililerle görüştükten sonra saat 16.00'da Maydos (Eceabat) sahillerine giden Atatürk, savaş sahası olan Arıburnu, Cesaret Tepe, Conkbayırı, Anafartalar ve savaş dönemindeki karargâhları Çamlı Tekke'yi ziyaret etti. Maydos'a döndüğünde Çanakkale Savaşı'nda geçirdiği günlerinin hatırasını yaşamıştı.

Atatürk, 2 Eylül 1928 Pazar günü Ertuğrul yatıyla bu kez Gelibolu'ya giderek 13.30 civarında sahile çıktı, büyük sevgiyle karşılandı. Hükümet konağı ve belediyede, ilgililerden bilgi aldı. Saat 16.00'da Ertuğrul yatına dönerek Hamidiye, Berk-ı Sadvet, Pey-i Şevket, Samsun, Basra, Taşöz, Birinci ve İkinci İnönü gemilerinin tatbikatını izlemiş, verdiği emirlerle Çanakkale'den geçen büyük düşman donanmasına karşı nasıl hareket edecekleri konusunda bilgi almıştı. Tatbikatın bitiminde 3 Eylül 1928 Pazartesi günü sabaha karşı İstanbul'a hareket etmişti.

**Askeri manevraları Ertuğrul'dan izledi**

Cumhuriyet donanmasına çok önem veren Atatürk, deniz stratejisini ve vizyonu herkese anlatmak istiyordu. Beş yaşındaki Türkiye Cumhuriyeti'nin donanması ilk manevrasını Ata'nın önünde yaptı. 2 Eylül 1928 sabahı donanma gemileri, Atatürk'ün bizzat verdiği emirle harekâta başlayarak Gelibolu Yarımadası'na, ardından da Çanakkale Boğazı'na yöneldi. Donanmaya bağlı savaş gemilerinin manevralarını dikkatle izleyen Atatürk, gözlemlediği başarıyı takdir etmek için Ertuğrul yatından bir telsiz mesajı yayınladı.

*"Donanma Komutanına,*

*İstanbul'da bulunduğumuz andan itibaren gereği üzere verdiğim zor durumlarda, içinde bulunduğumuz koşullara göre İstanbul'dan hareket için harcadığınız zamanı çok bulmadım. Deniz ve kara ile ilgili olarak donanmaya verdiğim görevleri başarıyla yerine getirdiniz. Gece harekâtında gösterdiğiniz dikkat, memnuniyet vericidir. Özellikle son verdiğim yeni varsayıma göre çeşitli durumları ve değişim önlemleri kapsamında olan düşüncelerinizi ve kararlarınızı takdire değer buldum.*

*Donanmamızın bugün görmüş olduğum düzen ve mükemmelliğinden çok memnun ve gururluyum. Donanma Komutanlığı'na ve donanmanın diğer kumandanları ile subaylarına ve bütün askerlerine teşekkür ederim. Bu biçimde hizmet ve çalışmalarınızın milletçe daima takdirle karşılanacağına kuşkum yoktur."*

*Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal*
*Ertuğrul Yatı- 2 Eylül 1928*

**Yalova günlerinin yol arkadaşı Ertuğrul yatı**

Kaplıca şehri Yalova'nın ulusal bir şifa merkezi olması için çabalayan Cumhurbaşkanı Atatürk, 10 Ağustos 1929-16 Ağustos 1936 arasında pek çok kez Ertuğrul yatını kullanmıştı. Ertuğrul yatıyla İstanbul'dan yola çıkan Atatürk, Yalova ve Bursa gezilerini gerçekleştirmişti.

**Ertuğrul'un dumanı İngiliz kralının elbisesini siyaha boyadı**

İngiltere Kralı VIII. Edward, Akdeniz gezisindeyken Eylül 1936 tarihinde gayri resmi şekilde Atatürk'ü ziyaret etmişti. Nahlin

yatıyla İstanbul'a gelen İngiltere kralı şerefine yelken yarışı düzenlenmişti. Gerçek bir deniz tutkunu olan Atatürk ile VIII. Edward, 4 Eylül 1936 günü Moda Koyu'ndaki yarışları Ertuğrul yatından izliyordu. Buhar kazanları yorulan Ertuğrul'un bacasından çıkan duman ve is bulutu, Kral Edward'ın İngiliz keteninden yapılan beyaz kıyafetini siyaha boyamıştı. O zaman 33 yaşında olan Ertuğrul, manevra yaptıkça bacasından etrafa yağlı kurum yağmıştı. Kral Edward, beyaz elbisesindeki kurumlarla üfleyerek mücadele etmeye çalışınca Cumhurbaşkanı Atatürk, "*Majeste bu yat epey zamandır çalışmadığı için kazanları ısınıncaya kadar bu kurumlar bizi rahatsız edecektir*" demişti.

Atatürk, aynı gün olaydan yaşadığı hoşnutsuzluğu şöyle özetlemişti:

"*Efendim, medeniyet iddiası lafla olmaz. Bu iddiaya girenlerin her malzemesi, her hususta tamam olmalıdır. Yoksa insan işte böyle kepaze olur*"

Çok eskiyen Ertuğrul'un yerine yeni bir Cumhurbaşkanlığı yatının alınmasında bu olayın da etkisi olduğu kesindir. Öte yandan Kral Edward'ın denizden yaptığı gayri resmi ziyaret Avrupa gazetelerinde büyük yankı uyandırmış, iki ülke arasındaki buzların erimesine öncülük etmişti.

### Ertuğrul'un misafiri Ürdün Kralı Emir Abdullah

Atatürk, Savarona gelene kadar kullandığı Ertuğrul yatını uluslararası ilişkilerde ve strateji yönetimi için kullanmıştı. 5 Haziran 1937 Cumartesi günü Ankara'dan İstanbul'a gelen Atatürk, Beylerbeyi Sarayı'nda kalan Ürdün Kralı Emir Abdullah ile buluştu. Emir Abdullah ile Ertuğrul yatına geçen Atatürk, açıkta kendileri için geçiş töreni düzenleyen donanma gemilerini selamlamıştı. Türkiye Cumhuriyeti'nin genç bahriyesiyle ve sivil denizciliğiyle gurur duyduğu her halinden belli olan Atatürk, mendiliyle selamladığı donanma askerlerine ölümsüz bir fotoğraf hediye etmişti. Atatürk ayrıca, 25 Temmuz 1937 Pazar günü Moda koyundaki yelken yarışlarını Ertuğrul'dan izlemiş, Prens Adaları etrafında deniz havası aldıktan sonra Dolmabahçe Sarayı'na dönmüştü. 5 Ağustos 1937 günü de Atatürk, Dolmabahçe Sarayı'ndan bindiği Ertuğrul yatıyla Florya Deniz Köşkü'ne geçmişti.

**Mustafa Kemal, Savarona gelene kadar Ertuğrul yatını kullanmıştı**

Ertuğrul yatı, 10 Ağustos 1929 ile 3 Ekim 1937 tarihleri arasında yüzden fazla deniz seyahatiyle Büyük Önder Atatürk'ü ağırlamıştı. Atatürk, Ertuğrul yatıyla İmralı Adası, Florya, Yalova, Zonguldak, Bursa-Mudanya, İstanbul Prens Adaları- Büyükada, Kocaeli-Derince, İstanbul-Şile, Çanakkale gibi deniz kentlerine sıklıkla gitmişti.

**Tuzla'ya Ertuğrul ile geldi ama odası korunamadı**

Büyük Önder'in, 17 Ağustos 1933 günü Dolmabahçe Sarayı'nda toplanan Türk Dili Tetkik Cemiyeti Merkez Heyeti'ne başkanlık etmek için Ertuğrul yatıyla geldiği de tarihi kayıtlarda geçmektedir. Atatürk'ün 21 Ağustos 1933 günü Yalova'dan Ertuğrul yatıyla İstanbul'a gelerek Fransa eski Başbakanı Herriot ile görüştüğü, 19 Ağustos 1934 günü ise Dolmabahçe Sarayı'nda başlayan İkinci Dil Kurultayı'na katıldıktan sonra günün yorgunluğunu atmak için geceyi Ertuğrul yatında geçirdiği de biliniyor. 23 Ağustos 1934 Perşembe günü Atatürk, Ertuğrul ile Yalova'dan İstanbul'a dönerek İkinci Dil Kurultayı kapanış törenine katılmıştı. Suyun iyileştirici gücüne inanan Mustafa Kemal Atatürk, 29 Ağustos 1934 Çarşamba günü Ertuğrul yatı ile Tuzla'ya gelmişti. İçmeler'deki kaplıcalarda

bir gün geçiren Atatürk, 30 Ağustos 1934 Perşembe günü de akşamüstü Dolmabahçe'ye dönmüştü. Atatürk'ün, 19 Temmuz 1934-20 Eylül 1934 tarihleri arasında 63 gün süren 15. İstanbul ziyaretinde Tuzla/İçmeler'de kaldığı otel odası bugün ne yazık ki korunmuyor.

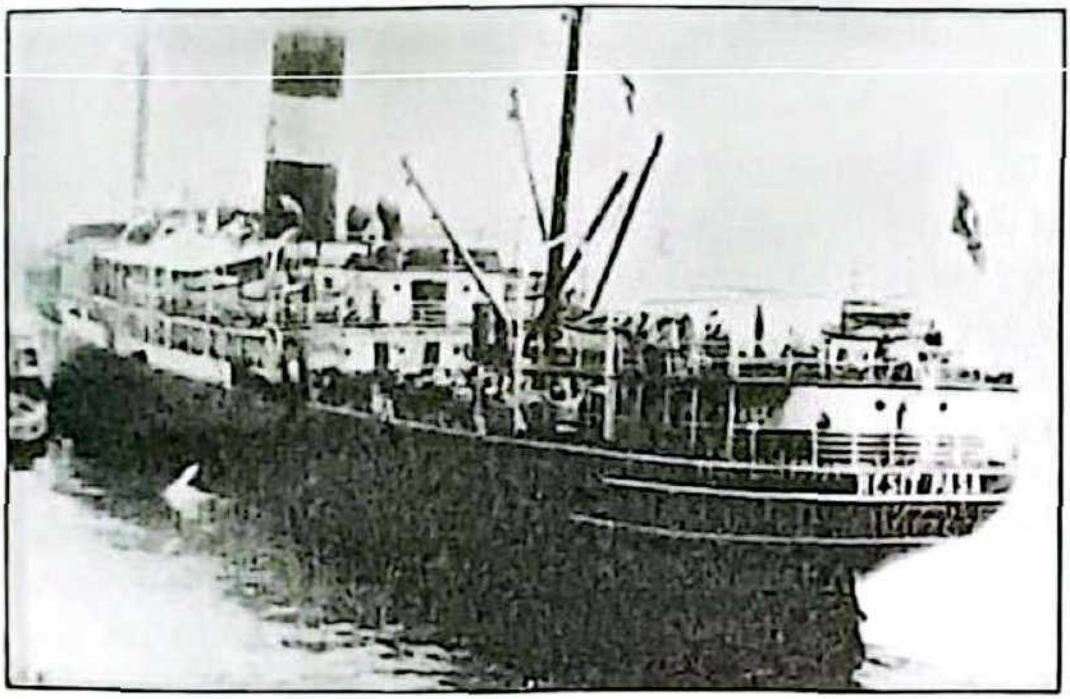
**Atatürk ile aynı masada çalışmanın gururu**

Büyük Önder'in 1924-1938 yılları arasında yabancı liderleri ağırlarken gezi amaçlı da kullandığı Ertuğrul yatının önemli bir parçası İTÜ Denizcilik Fakültesi'nde sergileniyor. Ertuğrul yatında bile Türkiye Cumhuriyeti'nin geleceğini düşünen Mustafa Kemal Atatürk'ün dirseklerini dayayarak çalıştığı masa, Türkiye Cumhuriyeti'nin en büyük denizcilik okulunda görevine devam ediyor. 2000 yılında mezun olduğu İTÜ Denizcilik Fakültesi'ne 2004 yılında uzak yol kaptanı ehliyetli bir araştırma görevlisi olarak dönen Özcan Arslan, çalışma masası olarak kendisine sunulan ahşap mobilyanın yaydığı enerjiyle kariyerini çizdiğini belirtiyor. On sekiz yıl sonra mezun olduğu okulun dekanı olarak atanan Prof. Dr. Özcan Arslan, Atatürk'ün hayal ettiği 'Denizci Ülke Türkiye' vizyonunun masadan yayıldığını söyledi. Prof. Dr. Özcan Arslan, "*Masanın fakültemize nasıl geldiğine dair bir kayıt bulunmuyor. Geleceğe Atatürk'ün baktığı gibi bakabilmek ve denizcileşmek için masanın yaydığı enerjiye inanıyoruz. Genç bir asistanken birkaç yıl Atatürk'ün çalışma masasında çalışma fırsatı buldum. Bu gururu tüm öğrencilerimizin yaşaması için Atatürk'ün ahşap masasını fakültemiz girişindeki müzemizde sergiliyoruz*" dedi.

**Ertuğrul yatı:** 1903 yılında İskoçya'nın Newcastle'de Amstrong, Mtcehell and Co tersanesinde yat olarak inşa edildi. 30 Aralık 1903 tarihinde kızaktan indirildi. 900 gros tondu. Boyu 79,2 metre, eni 8,3 metre, su çekimi 3,5 metreydi. 3 silindirli 2 adet stimli makinası vardı. Toplam 2.500 beygirlik güce sahipti. İki adet pervanesi vardı ve hızı 21 mildi. Birinci Dünya Savaşı sürerken İstanbul'dan Gelibolu'ya cephane taşıyan Ertuğrul, Haydarpaşa yakınlarında karaya oturdu. Cumhuriyet'in ilanının ardından 1926 yılına kadar donanma kadrosunda bulundu. 18 Eylül 1926 günü donanma kadrosundan çıkarılarak önce İstanbul Bahriye Komutanlığı'na, ardından denizyollarına verildi ve 'Cumhurbaşkanlığı Yatı' oldu. Uzun yıllar Atatürk tarafından devlet protokol yatı olarak aktif kullanıldı. Savarona'nın gelmesiyle kadro dışı kaldı. Yirmi iki yıl Haliç Tersanesi'nde bağlı kaldı,

1960 yılında sökülmek üzere İlhami Söker'e satıldı. Makinelerinden biri Haliç Tersanesi'nde inşa edilen Asfalt II tankerine konuldu. İsminin önce Osmanlı İmparatorluğu kurucusu Osman Gazi'nin babası Ertuğrul Gazi'den, daha sonra da 1890 yılında Japonya'da 500'den fazla Osmanlı askeriyle batan Ertuğrul Fırkateyni'nden geldiği bilinir.

# YARBAY MUSTAFA KEMAL'İ ÇANAKKALE CEPHESİ'NE GÖTÜREN VAPUR: REŞİT PAŞA



# REŞİT PAŞA

Kardeşi vardı Reşit Paşa Vapuru'nun, adı da Mithat Paşa'ydı. Mithat Paşa, 1914 yılında İstanbul'dan Trabzon'a asker ve mühimmat götürürken düşmanın saldırısına uğradı. Zonguldak'ta, Kandilli önlerinde Rus savaş gemilerinin top ateşiyle batırıldı. İkizi Reşit Paşa tek kaldı, hatta biri Ulusal Kurtuluş Mücadelemiz olmak üzere üç savaş atlattı. Hastane gemisi oldu, Çanakkale Savaşı'ndan yaralı taşıdı durmadan, usanmadan. Savaş uçaklarının gülle ve bomba, zırhlı gemilerin top atışları altında kalsa da hayat kurtardı.

**Antiller'de Port Antonia, Çanakkale'de Reşit Paşa**

Cumhuriyet'i kuran Önderimiz Mustafa Kemal Atatürk'ün hatırasını taşıyan Reşit Paşa Vapuru, 1901 yılında İngiltere'nin Newcastle kentinde yolcu-yük gemisi olarak denize indirilmişti. Nice fırtınalar atlatarak üç okyanusu dolaşan uskurlu geminin ilk ismi Port Antonia'ydı. Yani bugünkü Jamaika kıyılarında bulunan, tropik bir cennet olan liman şehrinden alıyordu ismini. Karayip Denizi'nin adalarını oluşturan Antiller'e çalıştıktan sonra on yaşındayken Osmanlı Donanma Cemiyeti tarafından satın alındığında ismi Reşitpaşa olmuştu. Reşit Paşa Vapuru, Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale cephesinde en tehlikeli görevlerde yer almıştı. Bir İngiliz uçağı, hastane gemisi olmasına rağmen Reşitpaşa'yı bombalarken, müretteba ve yaralı askerler korku ve panik içinde saldırının bitmesini beklemişti. Bombalardan kurtulan vapurun battığı söylentisi, tez zamanda İstanbul'a yayılmıştı bile. Onca tehlike karşısında bile Reşit Paşa pes etmedi, görevini layıkıyla yaptı.

**Mustafa Kemal'i 57. Alay ile Çanakkale'ye götürdü**

Genç bir kurmay subayken bile Çanakkale'nin geçilmezliğine katkı sağlayan Yarbay Mustafa Kemal, 22 Şubat 1915 tarihli emir sonrası, 57'nci Alay'ı yeniden oluşturulması emrini almıştı. 58'inci ve 59'uncu alaylardan birer tabur alarak 57'nci Alay oluşturulurken, askeri malzeme ve silahlar temin edilmişti. Yarbay Mustafa Kemal,

Tekirdağ'dan kahraman 57'nci Alay ile Reşit Paşa Vapuru'na binmişti. 25 Şubat 1915 sabahı Eceabat'a ulaşan 57. Alay, Mevki-i Müstahkem Komutanı Cevat Paşa'dan gelen emirle vatan savunmasındaki yerini almıştı.

Türk anayurdunu işgale gelen ülkelerin Kasım 1914'ten itibaren sürdürdüğü saldırılara göğüs geren gemilerden biriydi Reşit Paşa. Çanakkale Müstahkem Mevki Mayın Grup Komutanı Binbaşı Nazmi Bey, Reşit Paşa'nın Çanakkale Cephesi'nde yaralanan Mehmetçikleri Akbaş ve Kilya iskelelerinden alarak başkente götürdüğünü yazmıştı günlüğüne. Reşit Paşa'nın, 27 Nisan 1915 günü işgalcilerin Gelibolu Yarımadası'nın diğer tarafından sürdürdüğü aşırtma top atışlarına da maruz kalmıştı.

Vapurdaki acı yaşanmışlıklardan biri hastabakıcı Safiye Hüseyin'in hafızasından günümüze ulaştı. Hastane gemisinin Başhastabakıcısı Safiye Hüseyin (Elbi), Haziran 1935 tarihinde Yedigün gazetesinden Hikmet Ferudun Es'e verdiği röportajında şunları söylemişti:

*"Çanakkale' de uzun müddet kaldım. Gülle yağmuru, düşman bombardımanı altında, hayatımı güç halle kurtardım. Alman Kızılhaç'iyla bizim Kızılay Cemiyeti birleşmiş, Reşit Paşa'yı hastane gemisi yapmıştık. Ben geminin başhastabakıcısı olmuştum. Reşitpaşa; Çanakkale'ye gidecek, orada yaralıları tedavi edecek, yarası ağır olanları alıp İstanbul'a getirecekti.*

*'Vaziyet tehlikelidir' dediler.*

*Ne vapuru olursa olsun... İster hastane vapuru, ister Kızılay, ister Kızılhaç... İngilizler topa tutuyorlar. Ben aldırış etmedim. Zaten umumi harp başladığı zaman, ben hastabakıcılık için gönüllü yazılmıştım. Çanakkale'ye geldik. Akbaş mevkiine demirledik. Hastaları yaralıları toplamaya başladık. Ne yaralılar, ne yaralılar!*

*Şu parmakları görüyor musunuz? Ben bu parmaklarımla kaç delikanlının gözlerini, bir daha açılmamak üzere kapattım. Kaç delikanlının!?...*

*Yaralıları aldık... Dönüyorduk... Birdenbire tepemizde bir uçak belirdi, güverteye çıktık... Süvari müthiş bir haber verdi:*

*-İngiliz uçağı!*

*-Tuhaf... dediler, uçak işaret veriyor. Acaba kime, neyi gösteriyor?*

*Biraz sonra etrafımızda müthiş gürlemeler oldu. Dehşetli bir gülle yağmurunun altında kaldık. Reşit Paşa'nın sağına, soluna gülleler*

*yağıyordu fakat bütün bu tehlikelere rağmen korkmak için vaktimiz olmadı. Çünkü hastalar bizi bekliyordu. Ameliyata edecek, yaralarını saracak yüzlerce hasta vardı. Bunlardan biz kendimiz için korkacak vakit bulamıyorduk. Bundan sonra düşman âdet edinmişti. Ne zaman Reşit Paşa Vapuru'nu görseler, tepemize İngiliz işaretli bir tayyare dikiliyor, düşman topçusuna bizim bulunduğumuz yeri işaret ediyor, bundan sonra o dehşetli gülle yağmuru başlıyordu. Her defasında ölüm tehlikeleri geçiriyorduk."*

Birinci Cihan Harbi'nin en kanlı çarpışmalarının yaşandığı Çanakkale cephesinde büyük görevler üstlenen geminin, Çanakkale kahramanı Mustafa Kemal'i güvertesinde ağırlaması ise yıllar sonrasına denk gelir.

Cumhuriyet'in ilanının ardından Türk toplumunu çağdaş, muasır medeniyetler seviyesine getirmek için çabalayan Mustafa Kemal, henüz İstanbul'a gitmeden binmiştir Reşit Paşa Vapuru'na. 21 Eylül 1925 Pazartesi günü trenle Ankara'dan İzmit'e gelen Ulu Önder, kendisini bekleyen Söğütlü yatıyla önce Yavuz zırhlısına, ardından Reşit Paşa Vapuru'na geçmişti. Yavuz'un onarılması ve donanmaya kazandırılması için talimatlar veren Büyük Önder, kendisi için donatılan Reşitpaşa vapuruna geçmişti. İzmit Limanı'nda bekleyen Reşit Paşa Vapuru'nda geceyi geçiren Büyük Önder, körfezin dingin havasında biraz olsun dinlenme fırsatı bulmuştu.

**"İstanbul'a buyurunuz Paşa'm"**

Mavi gözlü devi ağırlayan Reşit Paşa'nın makineleri 22 Eylül 1925 Salı günü çalıştı. İzmit Limanı'ndan hareket eden gemi, Mudanya'ya ulaştı. Gazi Mustafa Kemal, Mudanya'da kendisini İstanbul'a davet eden heyeti gemide kabul etti. İstanbul'a duyduğu özlem yüreğini dağlamasına rağmen Büyük Önder, medeniyetler beşiği kente gitmenin henüz erken olduğunu düşünüyordu.

Reşit Paşa Vapuru'nda İstanbul Heyeti'ne teşekkür eden Mustafa Kemal şunları söyledi:

*"İstanbul'u ziyaret etmeyi çok isterim. Bu arzumun gerçekleşmesinde doğrusu bugüne kadar çok gecikmeler oldu. Bunun sebepleri kolaylıkla izah edilebilir, inşallah bu sebeplerin ortadan kalkmasıyla İstanbul ve İstanbulluları da ziyaret etmek bahtiyarlığına kavuşacağım."*

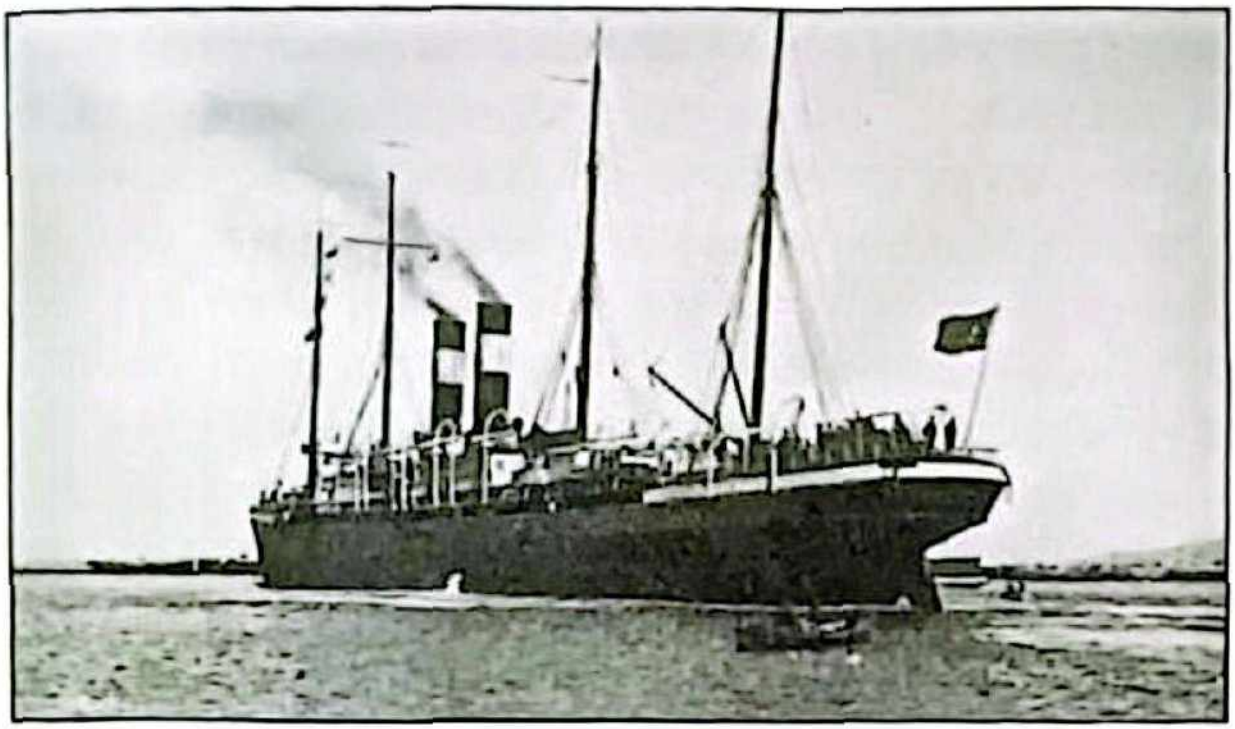
***"Bu yazılarım teşekkürdür"***

Atatürk, Ertuğrul yatıyla Mudanya sahiline çıkmadan önce Reşit Paşa Vapuru'nun hatıra defterine Gazi Mustafa Kemal imzasıyla şöyle yazmıştı:

*"Reşit Paşa Vapuru'nda geçirdiğimiz saatler kıymetli hatıratım meyanında bulunacaktır. Gördüğüm intizam ve mükemmeliyet Seyr-i Sefain İdaremizin muktedir ellerde bulunduğuna şüphe bırakmamaktadır. Bu yazılarım teşekkürdür."*

**Reşit Paşa Vapuru:** 4.458 groston, 2.482 net tonluktu. Boyu 112,8, eni 14,1 metreydi ve 6,7 metre su kesimindeydi. Uskurlu geminin, 3.500 beygir gücünde 6 silindirli buhar makinesi vardı. İlk adı Port Antonia ile Karayip adalarında çalışmıştı. On yaşındayken, Osmanlı Donanma Cemiyeti tarafından satın alındığında ismi Reşit Paşa oldu. Balkan Savaşı yıllarında nakliye ve hastane gemisi olarak kullanılan Reşit Paşa Vapuru, 1916'da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne geçti. Baştan aşağı yenilendi, tamir edildi. Sonrasında uzun süre yolcu gemisi olarak aktif hizmetteydi. 1934'te tekrar donanmaya devredildi. Gölcük üssünde depo görevi yaptı. Vapur, 1940 yılında emekli edildi ve 1953'te sökülmek üzere satıldı.

# İSTANBUL KADAR GÜZEL, İSTANBUL KADAR COŞKULU: GÜLCEMAL VAPURU



# GÜLCEMAL

1874 yılında Atlas Okyanusu'nun İrlanda kıyılarından indirilen Germanic isimli vapurun ikiz kardeşinin adı Titanic'ti. Germanic gibi White Star Line şirketi adına yapılan Titanic, 1912 yılında okyanusun kuzeyinde battığında ardında bıraktığı hikâyelerle günümüzde bile hatırlanıyor. Atlas Okyanusu'nu kısa sürede geçen gemilere verilen mavi kurdeleyi kazanan Germanic, 1899 yılında kömür almak için beklediği New York Limanı'nda yağan şiddetli kar nedeniyle limana yaslanmıştı. Kurtarılan Germanic, Ottowa adını alarak Avrupa limanlarına geldiğinde Seyr-i Sefain İdaresi'nin filosunu güçlendirmek isteyen Osmanlı İmparatorluğu'nun ilgisini çekmişti. Donanma Cemiyeti tarafından belirlenen satın alma komisyonundaki Nihat, Hamdi ve Abdurrahman Beyler tarafından 1910 yılında 25.110 altın liraya satın alınınca ismi Gülcemal oldu. 2 bacalı, 4 direkli, hem yelken hem buhar donanımındaki gemi Dolmabahçe'ye geldiğinde tahtta Padişah Mehmet Reşat oturuyordu. Mehmet Reşat'ın çocuk yaşta kaybettiği annesi Gülcemal Hatun, böylece bir vapurla ölümsüzleşti. Yelken açabilecek donanıma sahip Germanic, nazik bir kuğu gibi süzülmüştü İstanbul Boğazı'nda.

Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nde Türk askerlerini Yemen'e götüren, Karadeniz limanlarına posta seferleri yapan gemi, Balkan Savaşı sonrasında Rumeli'de kalan Osmanlı askerlerini Arnavutluk'tan getirmişti. Aralarında Fevzi Çakmak'ın da olduğu Osmanlı askerleri 1913 yılında Gülcemal ile dönmüştü anayurda. Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Boğazı'nı geçen İngiliz E 14 denizaltısı 10 Mayıs 1915 tarihinde Gülcemal'i İmralı Adası açıklarında torpilledi. İki yıl tersanede kalan Gülcemal, tamir edildikten sonra Kuvayı Milliye hareketine katılan pek çok ismi Karadeniz limanlarından Anadolu'ya ulaştırdı. Büyük komutan Kazım Karabekir, 12 Nisan 1919 günü kurtuluş mücadelesine katılmak için Gülcemal'le Trabzon'a gitti. Kurtuluş Savaşı yıllarında İstanbul hükümetinde kalan Gülcemal, Millî Mücadele'ye karşı kurulan Kuvayı İnzibâtiye

birliklerini de Anadolu'ya götürdü. Asker de taşıdı, öğrenci de. Alman askerlerini savaş sonrası ülkelerine taşıyan da Gülcemal oldu.

### Atlantik'i geçen ilk Türk gemisi Gülcemal

Türk edebiyatından Attilâ İlhan, Bedri Rahmi Eyüboğlu, Hasan İzzettin Dinamo, Kemal Tahir, Nahid Sırrı Örik gibi önemli isimler eserlerinde Gülcemal'e yer verdi. Kahramanlar Gülcemal ile yolculuk yaptı. Transatlantik Gülcemal, 1920 yılında Türk Bayrağı'yla Atlas Okyanusu'nun diğer tarafındaki ABD'ye giden ilk vapur oldu. Daha sonra Karadeniz Vapuru'yla Türkiye Cumhuriyeti'ni tanıtan Kaptan Lütfü (Talayer) Gülcemal'in süvariliğini yaptı. Odesa-Köstence-İstanbul-Napoli-Marsilya-New York seferinin ilki 31 Ekim 1920'de gerçekleşti. Gülcemal, yirmi günde ulaştı ABD'ye. Hatta kiralayan Jorj Efendi, Dedeoğlu'nun borçları nedeniyle New York'ta bir süre alıkonuldu. Lozan Konferansı arasında İsmet Paşa, Köstence Limanı'ndan Gülcemal ile döndü. Karadeniz seferinde 15 Mayıs 1923 günü sis yüzünden Ordu, Yason Burnu'nda karaya oturdu ve beş gün sonra kurtuldu. 1923-1924 yıllarındaki mübadele döneminde karşılıklı mübadil taşıdı. Yetmiş beş yıl çalıştıktan sonra 1937 yılında hizmet dışı bırakıldı. Ambarları depo olarak kullanıldı. On üç yıl Taşkızak Tersanesi'nde bekledi. 1950'de sökülmek üzere Messina'ya götürüldü.

*Orhan Veli'den Sakal*

Hanginiz bilir benim kadar,
Karpuzdan fener yapmasını;
Sedefli hançerler üstüne,
Gülcemal resmi çizmesini;
Beyit düzmesini;
Mektup yazmasını;
Yatmasını, kalkmasını;
Bunca yılın Halimes'ini
Hanginiz bilir, benim kadar,
Memnun etmesini?
Değirmende ağartmadık biz bu sakalı!

*Bedri Rahmi Eyüboğlu'ndan İstanbul Destanı-1*

*İstanbul deyince aklıma martı gelir. Yarısı gümüş, yarısı köpük*
*Yarısı balık, yarısı kuş.*

*İstanbul deyince aklıma bir masal gelir, bir varmış, bir yokmuş.*

*İstanbul deyince aklıma Gülcemal gelir, Anadolu'da toprak damlı bir evde, Gülcemal üstüne türküler söylenir.*

*Süt akar cümle musluklarından, direklerinde güller tomurcuklanır.*

*Anadolu'da toprak damlı bir evde çocukluğum, Gülcemal'le gider İstanbul'a,*

*Gülcemal'le gelir.*

**Cumhurbaşkanı Atatürk ve Gülcemal tanışıyor**

8 Mayıs 1926 günü Konya'da başlayan yurt gezisine çıkan Atatürk, 5 Haziran'da Mudanya'ya gelmişti. Yurt gezisini denizden sürdürmek isteyen Mustafa Kemal Atatürk, Gülcemal'e bindi ve hatıra defterine şunları yazdı:

"*Gülcemal Vapuru'nda gördüğümüz intizâm ve mükemmeliyet şâyân-ı takdîrdir. Mûdîr-i umûmî beyefendiye geminin süvarisine ve bütün mürettabatına teşekkür ederim.*"

14 Haziran 1926 günü İzmir'e gitmek isteyen Atatürk, kendisine suikast yapılacağı bilgisini Balıkesir'de almıştı. Atatürk'ün İzmir seyahatini ertelemesi üzerine Gülcemal, İstanbul'a hareket etti.

17 Ocak 1933 Salı günü trenle Ankara'dan Derince'ye gelen Atatürk, kendisini bekleyen Gülcemal Vapuru'yla Mudanya'ya hareket etti. Mudanya'dan kara yoluyla saat 18.30'da Bursa'ya geldi. İncelemelerde bulunan Atatürk, 20 Ocak 1933 Cuma günü Bursa'dan Gemlik'e gitti. Geceyi Gülcemal Vapuru'nda geçirdi.

Atatürk, 29 Ocak 1933 Pazar günü Gülcemal Vapuru'yla Mersin'den Antalya'ya geldi. Şehirde resmi ziyaretlerde bulunduktan sonra 30 Ocak 1933 Pazartesi günü Antalya'dan hareket ederek Fethiye ve Marmaris koylarına gitti. Aynı gün İzmir'e hareket eden Gülcemal'den 31 Ocak günü inen Atatürk, incelemelerinden sonra Afyon ve Bilecik'e gitti. 5 Şubat 1933 Pazar günü Bursa'ya gelen Atatürk, Mudanya'ya geçti. Burada kendisini bekleyen Gülcemal Vapuru'yla İstanbul'a gitti. 26 Şubat 1933 Pazar günü trenle İstanbul'dan Ankara'ya gitti.

**İran Şahı'nı konuk etti**

14 Haziran 1934 Perşembe günü Trabzon'a gelen İran Şahı Rıza Pehlevi, Yavuz zırhlısıyla önce Samsun'a, oradan trenle Ankara'ya gitti. Türkiye'de çeşitli yerleri ziyaret eden İran Şahı ve Atatürk, İzmir-Soma, Balıkesir ve Çanakkale'yi gezdi. Mustafa Kemal, İran Şahı'na Çanakkale Savaşı'nın yapıldığı bölgeyi gezdirmişti. 25 Haziran 1934 Pazar günü Çanakkale'ye geçen Atatürk ve misafiri Şah Pehlevi, geceyi Gülcemal Vapuru'nda geçirdi. 26 Haziran 1934 Pazartesi günü İstanbul'a gitmek için Marmara Denizi'ne açılan Gülcemal Vapuru'na Adatepe ve Kocatepe destroyerleri eşlik etti. Saat 11.00'da Adalar açıklarına gelen savaş gemileri, sis perdesinin ardında kendilerini gizleyerek İran Şahı'na gösteri yaptılar. İstanbul'a gelen Atatürk ve misafiri İran Şahı, Yavuz zırhlısı ve diğer savaş gemileriyle birlikte Anadolu ve Rumeli kavaklarına kadar gittiler. Gemiler daha sonra Dolmabahçe Sarayı önüne demirledi. Gülcemal'e yanaşan Kınalıda Vapuru'yla saat 15.30 civarında Sarayburnu'na çıktılar. Konforu ve çok sayıda insanı ağırlama kapasitesinden dolayı Gülcemal, Mustafa Kemal tarafından tercih ediliyordu.

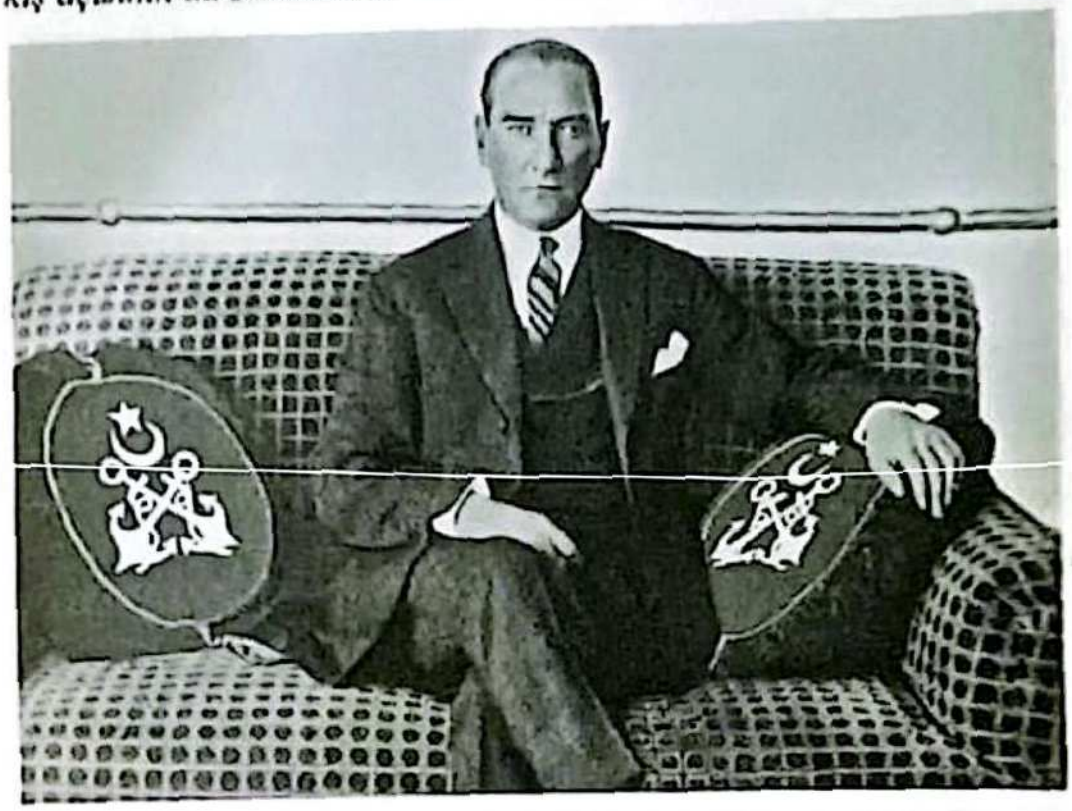
**Gülcemal Vapuru:** 1874 yılında İrlanda'nın Belfast kentindeki Harland & Wolff tezgâhlarında yolcu gemisi olarak yapıldı. 5.071 groston, 2.991 net tondu. 142 metre uzunluğunda, 14 metre genişliğindeydi. Maudlay & Son and Field marka 3.825 beygir gücünde 3

silindirli buhar makinesi vardı. 10 metre su çekimi olan vapur, önce Germanic adıyla hizmet verdi. 14 Nisan 1912 gecesi battığında dünyanın en önemli transatlantiği olarak tarihe geçen Titanic'in sahibi olan White Star Line şirketi, Germanic'i 1903 yılında American Line şirketine kiralamıştı. Fransa ile ABD arasında altı kez Atlas Okyanusu'nu geçen Germanic, satılarak Ottowa adını aldı. 1911 yılında Osmanlı hükümeti tarafından Seyr-i Sefain İdaresi adına 25.112 altın liraya satın alındı. Dolmabahçe önlerinde demirleyen gemiyi çok beğenen Sultan Reşat (1844-1918), gemiye annesi merhum Gülcemal Kadın Efendi'nin ismini verdi. 1.700 yolcu taşıyabilen Gülcemal, İstanbul ile öylesine özdeşleşti ki dönemin edebiyatına ve kültürüne de işlendi. Savaş gemileri idarenin en büyük vapuru Gülcemal'i selamlamak için top atışı yapardı. Sultan Reşat'ı Rumeli'ye götürdü, Balkan Savaşları'nın esir değiş tokuşunda görev yaptı. Gülcemal, savaş koşullarında taşıdığı temel ihtiyaç malzemeleri nedeniyle halk tarafından bereket timsali görüldü. Sovyet Rusya'nın Karadeniz kıyılarında tutulan Türk esirlerini de getiren vapur, sevenlerin kavuşmasının da sembolü oldu. Birinci Dünya Savaşı'nın ardından Alman ve Avusturyalı askerleri memleketlerine götürdü. 1937 yılında hizmet dışına çıkarıldı. 1950 yılında söküldüğünde 75 yıl hizmet vermişti.

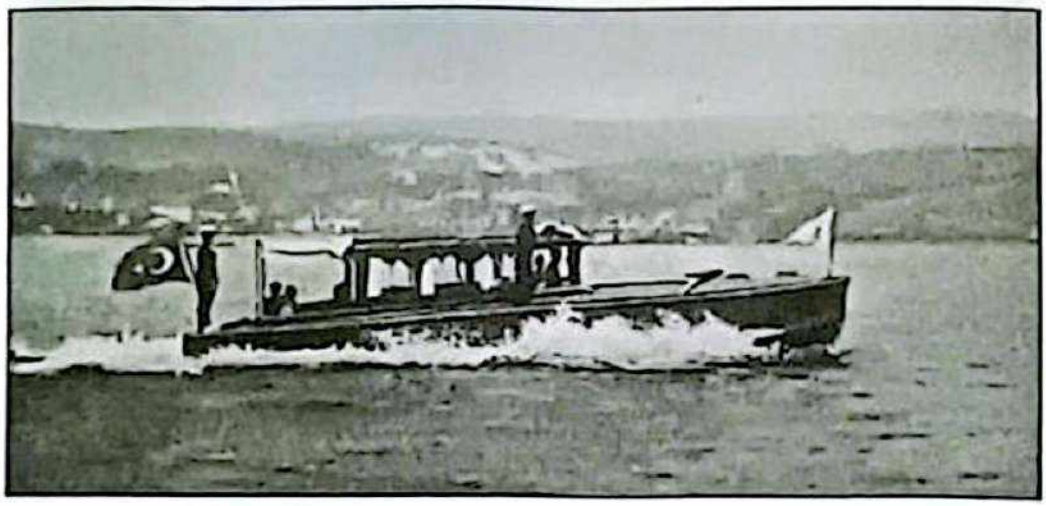
**Türk deniz sigortacılığının duayen ismi Aret Taşçıyan, Gülcemal'in İstanbul kültüründe edindiği sarsılmaz yeri şöyle anlatıyor:**

*"Germanic, Ottowa ve Gülcemal isimleriyle 75 yıl denizlerde buhar tüttüren gemi, bir imparatorluğun yıkılışına tanıklık, bir cumhuriyetin kurulmasına şahitlik etmişti. Gülcemal, Anadolu insanıyla öylesine özdeşleşmişti ki hastalıklara iyi geleceği bile düşünülürdü. Karadeniz limanlarına yaklaşan Gülcemal'in etrafını saran kayıklarda hastalar olduğu bilinirdi. Rize'de, Gülcemal'in etrafında yedi kez dönen kayıklardaki hastaların şifa bulacağına inanılırdı. Gülcemal'in Topuz lakaplı kaptanı Lütfü (Talayer) Bey'in ise gemisine duyduğu aşk dillere destandı. Lütfü Kaptan evi için aldığı boyaları güvertesinde kullanacak kadar bağlıydı gemisine. Atatürk'ün deniz sevgisinin en belirgin iki örneği Savarona ve Acar Motoru'ydu. İkisi de Marmara Denizi'nde ve İstanbul Boğazı'nda iki kız kardeş gibi süzülürlerdi. Atamızın gönül verdiği ve üzerinde çok vakit geçirdiği bir başka gemi Gülcemal Vapuru'ydu. Gülcemal, Germanic adıyla*

*herkesin bildiği Titanik gibi Belfast'taki Harland & Wolff tersanesinde yapılmıştı. Atatürk'ün çift çıpalı yastıklarla çektirdiği ölümsüz denizci fotoğrafı tüm denizcilerin hafızasında büyük yer edinmiştir. Türk deniz kültürünün bu görsel hafızası, Atamızın denizciliğe bakış açısının da sembolüdür"*



# İSMİYLE KURTULUŞ SAVAŞI'NI HATIRLATAN TEKNE: ANKARA MOTORU



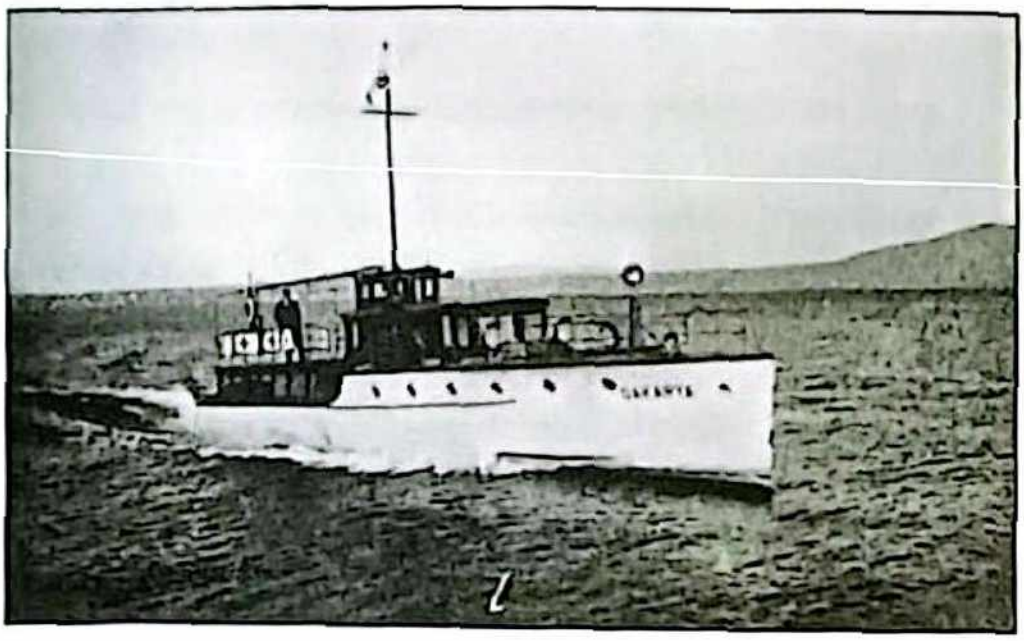
# ANKARA

Milli Mücadele'nin Kartal İstimbotu, Bandırma Vapuru gibi denizdeki büyük sembollerinin yanısıra küçük deniz taşıtları da vardır. Padişahı deviren Ulu Önder, Cumhuriyet'i kurduktan sonra ilk kez geldiği saltanatın merkezinden, ne tesadüftür ki Milli Mücadele'nin merkezinin adını taşıyan 'Ankara Motoru'na binerek ayrılmıştı. Bu küçük tekne, işte o gün Ankara adıyla devleşmişti.

Büyük Önder Atatürk, Sağlık Bakanı Refik Saydam, Sinop Milletvekili Recep Zühtü, Gaziantep Milletvekili Kılıç Ali, Kütahya Milletvekili Nuri Conker, Başkâtip Tevfik Bıyıklıoğlu ve Başyaver Rasuhi Beylerle 30 Eylül 1927 Cuma günü, Dolmabahçe Sarayı'ndan Ankara Motoru'na bindi. Açıkta bekleyen İzmir Vapuru'na geçen Atatürk, bir süre İstanbul Boğazı'nda gezmişti. Daha sonra Ankara Motoru'yla İstanbul'dan Mudanya'ya giden Cumhurbaşkanı Atatürk, karayoluyla Bursa'ya geçmişti. 6 Haziran 1928 Çarşamba günü şair Abdülhak Hamit'i Dolmabahçe Sarayı'nda kabul ettikten sonra yine Ankara Motoru'yla İstanbul Boğazı'nda gezmişti. Atatürk, 28 Haziran

1928 Salı günü Ankara Motoru'yla Büyükada Yat Kulübü'ne giderken tarihçi Ahmet Refik Bey ile görüşmüştü. Kurtuluş mücadelesini Ankara'dan yöneten, saltanat yerine halk iradesini egemen kılan, Cumhuriyet'i Ankara'dan ilan eden Cumhurbaşkanı Atatürk, ismiyle zorlu ve anlamlı günleri hatırlatan tekneyi çok sevmişti.

# İSTANBUL'DA EN ÇOK BİNDİĞİ KÜÇÜK TEKNE: SAKARYA MOTORU



# SAKARYA

Ulu Önder Atatürk, Sakarya Meydan Muharebesi'ne çok önem verirdi. Büyük Taarruz'a, yani kurtuluşa zemin hazırlayan bu görkemli zafere, *"Çok büyük ve kanlı savaş"* derdi. Nam-ı diğer Melhame-i Kübra. Ulus'taki yaklaşık bir asırlık Atatürk heykelindeki at, Atatürk'ün çok sevdiği atı Sakarya'dır. Belki de bu yüzden Mustafa Kemal Atatürk, bir ufak deniz taşıtı olan Sakarya Motoru'yla gezmeyi çok sevmişti.

**Saray penceresinden gençlerin sevgi gösterilerini izledi**

3 Eylül 1928 günü Ertuğrul yatıyla Çanakkale'den İstanbul'a dönen Cumhurbaşkanı Atatürk, Dolmabahçe Sarayı'nda birkaç gün dinlenme fırsatı bulmuştu. İzmir'in kurtuluşunun yıl dönümü olan 9 Eylül'de beş yaşındaki Cumhuriyet'in coşkusunu yüreklerinde hisseden üniversite öğrencileri bir vapura binerek, Gazi'yi selamlamak istemişti. Yüzlerce aydınlık yüzü taşıyan vapur, Dolmabahçe Sarayı önünden geçerken Cumhurbaşkanı Atatürk mendil sallayarak onlara sevgisini belirtmişti. Vapurun ikinci kez saray önlerinde gözükmesi üzerine Riyaset-i Cumhur Orkestrası balkona çıkarak Türk marşlarını seslendirmişti. Gençlerin tezahürat ve sevgileri İstanbul Boğazı'nda yankılanırken, orkestranın çaldığı Cumhuriyet Marşı'na gençler de hep bir ağızdan eşlik etmişti.

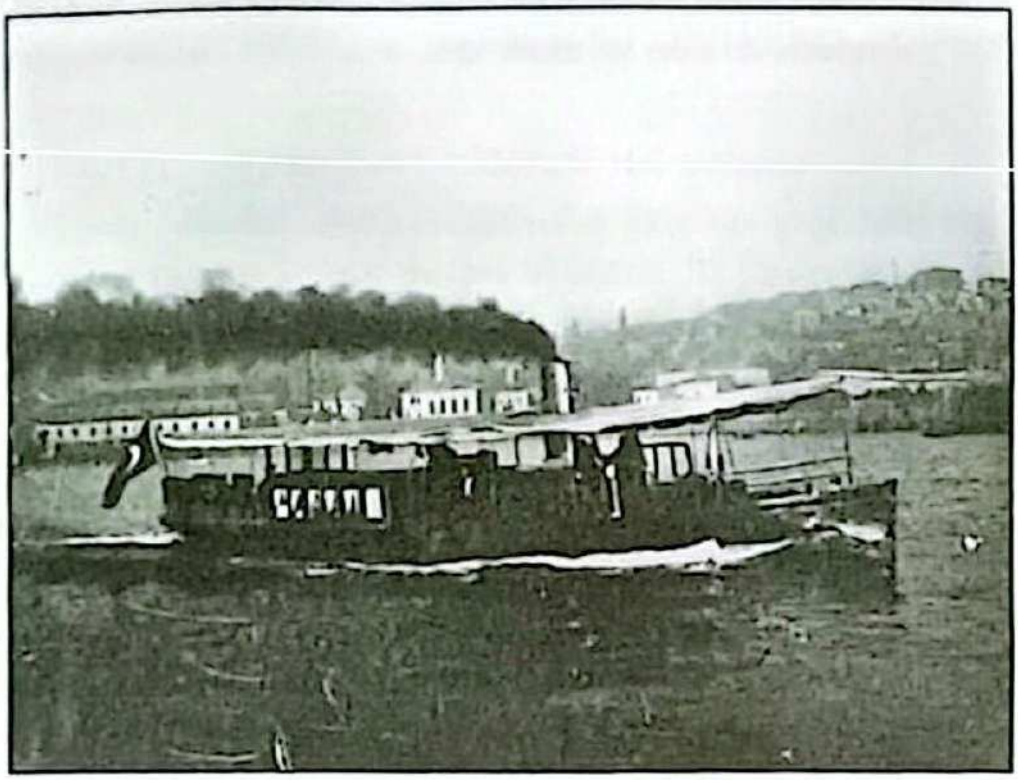
İstanbul'daki çalışmalarını tamamlayan Atatürk, 14 Eylül 1928 Cuma günü Sakarya Motoru'na binerek açıkta bekleyen İzmir Vapuru'na gitti. İzmir Vapuru Gazi'yi bir yurt gezisine çıkartırken rotasını Samsun'a çevirmişti. Atatürk, 13 Haziran 1930 Cuma günü Sakarya Motoru'yla Dolmabahçe'den Beylerbeyi'ne kadar giderek İstanbul Boğazı'nın güzelliklerini izleme fırsatı bulmuştu.

Atatürk, 9 Eylül 1931 günü Sakarya Motoru'yla Dolmabahçe Sarayı'ndan Fenerbahçe'ye, 15 Eylül 1931 günü ise Suadiye'ye kadar gitmişti. Dolmabahçe Sarayı'ndan 17 Eylül 1931 günü bindiği Sakarya Motoru'yla Bostancı ve Suadiye plajlarını inceleyen Atatürk, 15 Şubat

1932 Pazartesi günü yine İstanbul Boğazı'nı gezdi. 24 Temmuz 1932 Pazar günü, Sakarya Motoru'yla Yalova'dan Büyükada Yat Kulübü'ne gelen Atatürk, 1 ve 2 Ağustos'ta ise İstanbul Boğazı'nda gezmişti.

Çalışmalarını Yalova'da sürdürdükten sonra 24 Ağustos 1932 Çarşamba günü Sakarya Motoru'yla Yalova kıyılarını gezen Atatürk, 6 ve 24 Eylül 1932 günlerinde Sakarya Motoru'yla İstanbul Boğazı'nda Büyükdere'ye kadar gitmişti. Atamız, 30 Eylül ve 2 Ekim 1932 günlerinde de Sakarya Motoru'yla deniz havası aldı. Cumhurbaşkanı Atatürk, Yalova, Prens Adaları, Haliç, Florya, İstanbul Boğazı ve Kadıköy gibi çok sevdiği kıyıları Sakarya Motoru'yla gözlemledi. 26 Eylül 1933 günü Başbakan İsmet İnönü'nün özel davetlisi olarak İstanbul'a gelen Yunanistan eski Başbakanı Venizelos ve eşini Dolmabahçe Sarayı'nda kabul ederken de aynı tekneyi kullandı. İstanbul Boğazı'nda Anadolu ve Rumeli Kavakları gezilerinde bu tekneyi kullanan Atatürk'e kimi zaman Başbakan İsmet İnönü ve Ekonomi Bakanı Celal Bayar eşlik ederdi.

# BİR KEZ BİNDİĞİ KÜÇÜK TEKNE: NİL MUŞU



# NİL MUŞU

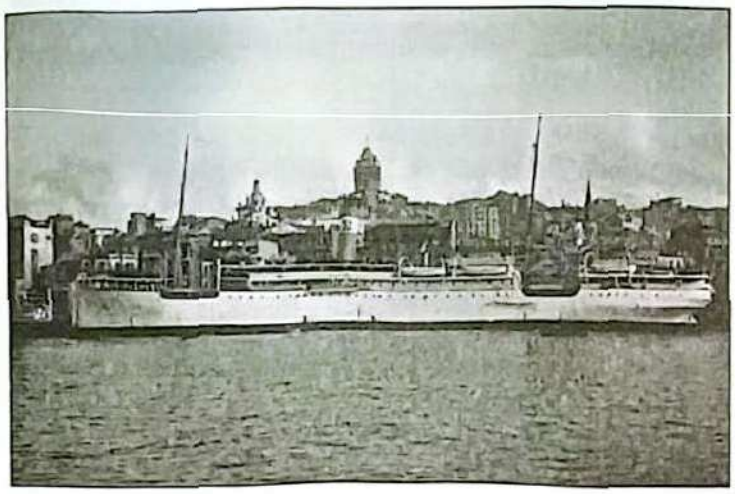
Âşıklar kenti Paris'ten, dünyanın en güzel şehri İstanbul'a, Paris'i ortadan ikiye bölen turistik Siene (Sen) Nehri'nden, iki kıtanın arasından akan görkemli İstanbul Boğazı'na. Yüzyılı aşan muş tipi gezi teknesi geleneği, Fransa'da bugün de devam ediyor. Evet, Nil muşu, Ulu Önder Atatürk'ün bindiği özel bir uçan tekneydi, hâlâ hatırlanması yolcusunun ölümsüz ve unutulmaz bir isim oluşundandır.

**Nehir gezisi kültürü ve La Mouche tipi tekneler**

"Uçan Tekneler" olarak adlandırılan Muş tipi gezi tekneleri, Fransa'nın başkenti Paris'te meşhur olmuştur. İlk yaratıldıkları yer ise iki nehirli şehir (Rhône ve Saône Nehirleri) Lyon'dur. 14 Aralık 1857 tarihinde, Michel Félizat adlı tekne üreticisinin, pruva ve kıç römorkör sisteminin patenti için başvurmasıyla muş tipi tekneler doğmuştu. On yıl sonra, 1867'de, Lyon'un o zamanki adıyla La Mouche semtindeki tersanelerde muş tipi teknelerin inşası başladı. Köprülerin altından rahatça geçebilen, hızlı ve seri bir şekilde hareket edebilen bu tekneler, kısa bir sürede Seine Nehri'nin alameti farikası haline dönüştü. Üstü açık ve çok koltuklu bu tekneler, Paris kanallarında da çalışabiliyorlardı. "Bateaux Mouches" kavramı ise 1917 yılından sonra kullanılmaya başlandı. Nil muşu da Paris'te çok tanınan tekne operatörü Compagnie des Bateaux Mouches'un tescilli teknesiydi. Hep nehirlerden bahsettik. Akarsu için kullanışlı bir tekneye, dünyanın en uzun ikinci nehri olan egzotik, büyüleyici ve bereketli Nil'in adının verilmesi şüphesiz isabetli bir karardı.

Nil muşunun, 1 Temmuz 1927 Cuma günü çok önemli bir konuğu vardı. Ertuğrul yatıyla İstanbul'a gelen Atatürk, Dolmabahçe açıklarında demir atan yattan inerek Nil teknesine bindi ve Dolmabahçe Sarayı'na gitti.Atatürk böylece bir nakil vasıtası olarak kullandığı küçük tekneye hatırasını bırakmış oldu.

# GENÇ CUMHURİYET'İN EMPERYALİZME MEYDAN OKUYUŞU: KARADENİZ VAPURU



# KARADENİZ

Gencecik Türkiye Cumhuriyeti, 1926 yılında kapkara bir gemiyi, bembeyaz bir kuğuya çevirdi ve "Siz bizi işgal etmeye geldiniz, biz ise barış için geliyoruz" diyerek tüm Avrupa limanlarını gezdirdi. Karadeniz Vapuru, tüm Batılıları şaşırttı; onlar oryantal işlerle beklerken, balolar için Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrası 47 sanatçısıyla gemideydi. Sanayi Nefise Mektebi öğrencileri, yaptıkları heykel, resim ve biblolarla sergi vapurunu süslemişti. Salonda ressam İbrahim Çallı'nın tabloları asılıydı. Her standın başında üç dil bilen öğrenciler vardı. Bu, salt ticaret görevi değildi, ayrıca diplomasi ve vizyon yolculuğuydu. Ve her şeyden önemlisi, bağımsızlık ve özgürlük isteyen ulusların gözü de üzerlerindeydi, bir işaret fişeği beklercesine.

**Gövdesi Cumhuriyet beyazına boyandı**

Birinci Dünya Savaşı'nın sonunda 600 yıllık Osmanlı İmparatorluğu düşman işgaline uğramış, Türklere Anadolu'nun ortasında ufak bir bölge bırakılmıştı. Bu durumu içine sindiremeyen Türkler, Mustafa Kemal Paşa önderliğinde çetin mücadeleler vermiş ve işgalcileri Anadolu'dan atmış, en sonunda İzmir'den denize dökerek 1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti'ni kurmuştu. Büyük bir mücadeleden sonra Anadolu'nun kara bağrında açılan o bembeyaz sayfayı anlatmak için çalışmalar başlamıştı. Üç kıtaya yayılan onlarca cephede ardı ardına geçirilen savaşların ardından işgale boyun eğmeyen Türk ulusunu bağımsızlığına kavuşturan Mustafa Kemal Atatürk, Batı dünyasının "Hasta Adam" nitelendirmesini yıkacak bir halkla ilişkiler çalışması planlıyordu. 1926 yılında Türkiye Büyük Millet Meclisi konu üzerinde hararetli tartışmalara sahne olmuştu. Ticaret Vekili (Bakanı) Ali Cenani Bey aracılığıyla seyyar gemi projesi ortaya atılmıştı. Ancak bu teklif meclisteki bazı kişiler tarafından gereksiz ve masraflı görülmüş ve meclis gündeminden çıkarılmak istenmişse Ali Cenani Bey'in çabaları Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa

Kemal Atatürk'ün destek vermesiyle bu anlamlı proje TBMM'de kabul edilmiş, 100 bin TL bütçe tahsis edilmişti. Ayrıca, İstanbul Ticaret Odası da proje için katkıda bulunmuştu. Bu sergi vapuru projesi yeni kurulmuş Cumhuriyet'in aynası olmaya çalışırken, özellikle kendi topraklarında bazı insanlar tarafından yerden yere vurulmuş, bazılarınca yokluklara rağmen desteklenmişti.

Bu duygularla sergi vapuru olarak 1905 yılında Hollanda'da inşa edilen ve 1924 yılında 4.200 İngiliz poundu karşılığında Hollanda'dan satın alınan Seyr-i Sefain'in gözdesi S/S Karadeniz seçildi. Karadeniz Vapuru, 1926 Mart ayında Haliç Tersanesi'ne girerken sergi vapuruna dönüştürülmek üzere çalışmalara başlanmıştı. Bu çalışmalar için Asım Bey ve Naci Bey görevlendirildi. Süratle yenilenmesine başlandı. Sergi salonları, ziyaretçilere servis verilecek mekânların dekorasyonu zarif ve göz alıcı bir şekilde gerçekleştirildi. Vapur, döneminde görülmeyen beyaza boyanmıştı. Baş taraftaki 1 numaralı ambar sergi salonu hâline getirilerek; İnhisarlar İdaresi ürünleri (tütün ürünleri), Kütahya çini işleri, Hacı Bekir lokum ve şekerlemeleri, kehribar tespih, ağızlık, çeşitli takılar gibi hatıra objeleri yanında kuyumculuk sanatları, el dokumaları, Türk halı ve kumaşları ile antika eşyalar için özenle düzenlenmişti. Zarif kültürel bağlantılarla yorumlanan reyonlar yapılmıştı. Cumhuriyet'in aydınlık yüzünü temsil edeceği için genel geçer anlayışın tersine beyaz renge boyandı Karadeniz. 13 Kasım 1918 günü Kartal istimbotuyla bağımsızlığın ilk işaret fişeğini yakan Mustafa Kemal Atatürk, 19 Mayıs 1919 günü Bandırma Vapuru'yla bağımsızlığı alevlendirmişti. Dünya tarihinde görülmemiş millî mücadeleyle kurduğu Cumhuriyet'i Avrupa'ya göstermek için yine deniz yolunu seçmişti Mustafa Kemal.

### Cumhuriyet aydınlanmasını temsil eden 285 kişi

Geminin kamaralarında, henüz üç yaşındaki Cumhuriyet'in yetiştirdiği gazeteciler, öğretmenler, tercümanlar, öğrencileri ve tüccarlar vardı. Kayseri'den getirilen iki Anadolu kadını gemiyi gezenlere halı dokumayı canlı gösterirken, doldurulmuş Ankara tiftik keçileri Anadolu'nun sunduğu bereketi kanıtlayacaktı. Kütahya çinileri gemiyi renklendirirken, ekonomik bağımsızlığın ilan edildiğini gösteren İş Bankası'nın küçük bir şubesi de konduruldu vapura.

12 Haziran 1926 günü İstanbul'dan Avrupa kıtasına rota tutan Karadeniz Vapuru'nda, Cumhuriyet'in kararlılığını kanıtlayan isimlerden seçilen 285 kişi vardı. Kurtuluş Savaşı kazanılmış, tam bağımsızlık rotasında güvenle ilerleyen Türkiye Cumhuriyeti'nin 3. Cumhurbaşkanı olacak Celal Bayar'ın oğlu Refii Bey, sergi komitesi başkanıydı. 12 ülkede 16 şehri gezmesi istenen vapurdaki tercümanların çoğu Cumhuriyet kadınıydı. Robert Kolej'in kız öğrencileri seçilmişti. İleride Türkiye'nin ilk kadın milletvekillerinden olacak Mebrure Hanım ile gazeteciler Vâlâ Nureddin ve Kemalettin Bey kalemlerini konuşturmak için gemideydi. Ecza deposu sahibi Hasan Bey, Türk ilaçlarıyla yerini almıştı. Millî Mücadele sırasında Özbekler Tekkesi'nde Halide Edip Adıvar'ı saklayan Şeyh Ata Efendi, takım elbisesiyle vapurdaydı. Sergiye katılmak isteyen tüccar ve esnaf için Galata'da bir büro oluşturuldu. Tüccarlara amaç ve organizasyon hakkında bilgi verildi.

Sergi için afişten broşüre, basın ilanından hatıra pullara kadar her şey düşünülmüştü. Vapurun ticari ürünleri sergilemek dışında önemli bir misyonu daha vardı. Bu misyonun kısa tanımı bir imparatorluğun külleri üzerinden yükselen ve yüzünü modern dünyaya dönmüş genç Cumhuriyet'i Avrupa'ya tanıtmaktı. Bu nedenle geziye katılacak isimler önemliydi. Sergi reisi Refii Bey olmak üzere, ilk kadın heykeltıraşlardan Nermin Faruki Halki (1904-1991), iki dil bilen ve ilk kadın milletvekili olan Mebrure Gönenç Hanım (1900-1981) olmak üzere Türk aydınlanmasını temsil edecek kişiler seçilmişti. Bu aşamaya kadar kusursuzca yürütülmüş organizasyon bilinçli ve örgütlü bir halkla ilişkiler çalışmasına dönüştü. Seyyar sergi S/S Karadeniz, Galata rıhtımından üç ay sürecek yolculuğuna halkın büyük ilgisiyle uğurlandı.

İlk kadın gazetecilerimizden Bedia Celal vapurdaki gözlemlerini Türk halkına anlatacaktı. Türkiye'nin ilk halkla ilişkiler çalışmasının logosu olarak mitolojideki Hermes seçildi. Atatürk, bizzat Mudanya'da vapuru denetledi, tüm sergiyi gezdi. Topuz lakaplı Kaptan Lütfü Bey'den bilgi aldı ve el sallayarak uğurladı Karadeniz'i. 86 günde 10 bin deniz mili yol alıp yüz binlerce insanın coşku içinde gezdiği Karadeniz Vapuru 12 ülkede 16 şehri ziyaret etti. Cezayir'in Bona (Anaba) Limanı'yla başlanan seyyar ticaret seyahati İspanya-Barselona, Fransa-Le Havre, İngiltere-Londra, Hollanda-Amsterdam,

Almanya-Hamburg, İsveç-Stockholm, Finlandiya-Helsinki, SSCB-Leningrad olarak gerçekleşti. Dönüş yolu Polonya-Danzig ve Gdynia, Danimarka-Kopenhag, Belçika-Anvers, Fransa-Marsilya, İtalya-Cenova ve Napoli üzerinden gerçekleşti.

**Marsilya'da saldırı ihtimali**

Uğranılan limanlar hem Birinci Dünya Savaşı'nda hem Kurtuluş Mücadelemizde bizimle savaşan ülkelerdeydi. İstiklal Marşı'nın bestecisi Osman Zeki Bey'in şefliğinde 46 kişiden oluşan Riyaset-i Cumhur Musiki Heyeti, demirlenen her limanda konser verdi. Türk musikisini tanıtırken gidilen ülkenin milli marşı başarıyla çalındı. Manş Denizi'nin en önemli ticaret limanlarından Le Havre'a 2 Temmuz 1926'da yanaşan vapurdan inen Millî Mücadele kahramanı, Özbekler Tekkesi lideri Ata Efendi Paris'e gitti. Şeyh Ata Efendi, böylece Eyfel Kulesi'nden ilk ezanı okuyarak Karadeniz Vapuru'nun yaptığı hizmeti katlamıştı. Tarihe Bozkurt-Lotus davası olarak geçen deniz kazası nedeniyle dönüş yolunda Marsilya'ya gidilmemesi istendi. Fakat, telgraf Lütfü Kaptan'a ulaşmadığı için vapur 21 Ağustos 1926 günü Marsilya'ya girdiğinde tedirginlik baş gösterdi. Güvenlik önlemleri artırıldı ama korkulan olmadı. Karadeniz, Marsilya'da da resmî bir resepsiyon düzenleyerek Türk Bayrağı'nı dalgalandırdı. 5

Eylül 1926 günü İstanbul'a dönen seyyar sergi Karadeniz, tam anlamıyla genç Cumhuriyet'in ilk halkla ilişkiler başarısını denizden gerçekleştirmişti.

**Seksen altı gün... 9.986 mil... 12 Avrupa ülkesi... 16 liman...**

Vapurun ambarlarında ticari ürünler olacaktı ama Avrupalıların karşısına dil bilen aydınlık yüzlü Türk gençleri çıkacaktı. Kıç tarafta bulunan ve sergi salonu haline getirilen 2 numaralı ambar 'Numune Dairesi' yapıldı. Burada Beykoz Kundura Fabrikası ürünleri, Bursa ipekli dokumaları ve Türkiye'nin çeşitli tahıl ürünlerinden örnekler sergilenmiştir. Vapurun salonunda sergilenmek üzere tütünden Kütahya çinisine, lokumdan Bursa-Hereke kumaş ve halılarına kadar birçok ürün Avrupa'nın karşısına çıkması için hazırlandı. Bunlara ek olarak Ankara'nın tiftik keçisinin doldurulmuş örneği ilave edildi. Ayrıca vapurun salonu ve diğer alanları ülkenin önde gelen sanatçılarına yaptırılan eserlerle donatıldı. Bir heyetin seçtiği ve başlarında İstiklal Marşı'nın bestecisi, keman virtüözü Osman Zeki Üngör (1880-1958) şefliğinde Riyaset-i Cumhur Orkestrası kuruldu. Sergilenen ürünlerin her birinin üzerine dört dilde (İngilizce, Türkçe, Almanca, Fransızca) tanıtım etiketleri yerleştirildi. Kaptan olarak Gülcemal Vapuru'yla Atlas Okyanusu'nu geçen Seyr-i Sefain'in kaptanı Topuz lakaplı Lütfi Bey (sonradan ailesi Talayer soyadını aldı) atandı.

**Mustafa Kemal'in Mudanya teftişi**

12 Haziran 1926 günü S/S Karadeniz Vapuru Lütfü Kaptan'ın süvariliğinde Boğaziçi'nden ayrılırken çaldığı düdük sesleriyle İstanbul'a ve Anadolu'ya 'Allah'a ısmarladık' diyordu. S/S Karadeniz, İstanbul'dan hareket ettikten sonra Mudanya'ya uğrayarak kısa bir süre için Reisicumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa'yı misafir etti. O sırada Gazi, Bursa'da bulunuyordu. Beraberindeki zevatla Mudanya'ya gidip S/S Karadeniz'e çıktı. Sergi salonlarını en ince detaylarına kadar inceledi, inceleme sonunda memnuniyetini belirterek ayrıldı. Atatürk, Türkiye'nin üç yılda geldiği gelişmişliği kanıtlarken Anadolu'nun zenginliğini de anlatmayı amaçlayarak müthiş bir stratejiyle Karadeniz Vapuru'nu sergi gemisine dönüştürmüştü. Atatürk, 13 Haziran 1926 Pazar günü sergi vapurunu görmek için Mudanya

açıklarından vapura bindi. Vapurun ambar ve güvertelerindeki sergi alanlarını gezdi. Çalışmaları çok beğendi. Kendisini bekleyen Söğütlü yatına binmeden önce geminin hatıra defterine şunları yazdı:

*"Sergi muvaffak olmuş bir eserdir. Bende gayet iyi intibalar husule getirdi. Tarzı teşhir çok iyidir, müntesirini takdir ve tebrik ederim"*

***Gazi Mustafa Kemal***

**Atlas Okyanusu'ndaki Le Havre Limanı ve Eyfel Kulesi'nde okunan ezan**

23 Haziran Sabahı Barselona'dan kalkan vapur, 1 Temmuz 1926 tarihinde Fransa'nın Le Havre Limanı'na uğradı. Karadeniz burada da büyük ilgiyle karşılandı ve binlerce ziyaretçi tarafından ziyaret edildi. Orkestra, konseri vermek için hazırlattığı afişleri Le Havre'da dağıtmasıyla Fransız basınının ilgisini çekerek takdirini toplamıştı. Fransızların ilgisi vapur ekibini mutlu etmişti. İspirto fabrikaları için 100 vagon Türk mısırı ve Türk tütünü için anlaşmalar imzalandı. Le Havre, Paris'e sadece üç saat tren yolculuğu uzaklıktaydı. Türk heyeti Paris'e de bir ziyaret gerçekleştirdi. Kafilede bulunan Özbekler Tekkesi'nin eski şeyhi ve Kurtuluş Savaşı'nın isimsiz kahramanlarından Şeyh Ata Efendi, belki de Millî Mücadele günlerinde İstanbul'dan Anadolu'ya kaçırdığı silahları anımsayarak Eyfel Kulesi'nde ezan okudu. Barselona ve Le Havre Limanlarında sergiyi gezen ziyaretçi sayısı toplamı 25 bin kişiyi geçti. 4 Temmuz günü Londra'ya varan Karadeniz Vapuru'nun yanaştığı limanın konumundan memnun olunmadı. Fakat, İngiliz yetkililerin sıcak karşılaması bir süre sonra bu olumsuzluğu dağıttı. İngiliz Başbakanı Lord Curzon'un, çok değil dört sene önce Lozan'da İsmet İnönü'ye *"Bizden yardım istemeye geleceksiniz"* sözüne tokat gibi bir cevaptı Karadeniz Vapuru. Genç Cumhuriyet yardım için değil, ürün sergilemek için Londra'daydı. İngiltere'nin başkenti Londra'daki katılım kafileyi memnun etti. Osmanlı Bankası Yönetim Kurulu Başkanı Lord Orange, 100 bankacıyla birlikte yatırım fırsatlarını konuşmak için vapura çıktı. Londra'da tatsız bir olay da yaşandı.

**Kömür sıkıntısı kendini gösteriyor**

İngiltere, 1920 yılından beri uyuşturucu madde olduğu gerekçesiyle afyon satışını yasaklamıştı. Afyon bulundurmak suç olduğu

için vapurdaki bütün ürünler didik didik tarandı. Ardından envanter listeleri çıkarıldı. İngiliz yetkililerin, vapuru Londra'nın en ücra köşesine demir attırmasına rağmen sergi 6 günde 25 bin kişi tarafından ziyaret edildi. Londra'dan ayrılmadan önce vapurun ihtiyacı için 750 ton kömür alınmak istenmiş ancak kömür işçilerinin grevi nedeniyle 50 ton kömür alınabilmişti. İmdada, acenteliği yapan Bay Olivier yetişmiş, Amsterdam'da kendi gemileri için hazırlanan kömürlerin Karadeniz Vapuru'na verileceğini bildirmesi üzerine limandan çıkılmıştı.

Karadeniz'in sonraki durağı Amsterdam'a uğramasının Hollanda için ayrı önemi vardı. Çünkü Karadeniz Vapuru, Amsterdam'da inşa edilmişti. Vapur, rıhtıma henüz yanaşmadan deyim yerindeyse bir insan seli vardı. Vapur, 10 Temmuz'da Amsterdam Limanı'na varmış ve burada da limanın en özel yeri olan Vester Dok'a yanaşmıştı. Burada Riyaset-i Cumhur Orkestrası'nın Vondel Park'ta verdiği konseri 8 bin kişi dinledi. Vapur, demirlediği üç gün içerisinde 20 bin kişi tarafından ziyaret edildi. 16 Temmuz günü Hamburg Limanı'na varan Karadeniz, görkemli şekilde karşılandı. Bayraklar ve tezahüratlar eşliğinde limana demir atmış ve ziyaretçi akınına uğramıştı. Ürünlerinin birçoğu için ticari anlaşmalar imzalandı.

**Ambarlarında Türk ürünleri güvertesinde Türk aydınlanması**

21 Temmuz 1926 tarihinde Stockholm Limanı'na gelen Karadeniz, limanın güzel bir yerine demirlemiş ve ziyaretçilerin akınına uğramıştı. 23 Temmuz akşamı vapurda verilen balo, İsveç basınında geniş yer alırken balonun görkemi basın tarafından övgüyle anlatıldı. Stockholm'de kalınan üç günde vapuru 7.500 kişi ziyaret ederken, genç Türkiye Cumhuriyeti için edilen övgü sözleri Türk heyetinin gururunu katladı.

**Kazan Türklerinin haykırışı: *"Gardaşlarımız gelmiş!"***

27 Temmuz'da Helsinki Limanı'na varan sergi vapuru, yağan yağmura rağmen limanda bekleyen binlerce kişi tarafından coşkuyla karşılanmış, Türkçe "Gardaşlarımız gelmiş!" diye bağıranlar bile olmuştu. Bu kişiler Rusya'dan sürgün edilen Kazan Türkleriydi. Vapurun rıhtıma yanaşmasının ardından Finlandiya Dışişleri Başkanlığı'ndan heyet hoş geldiniz ziyaretinde bulundu. Karadeniz,

burada da ziyaretçi akınına uğradı, kalktığı son gün bile rıhtımdaki on binlerce kişi vapur için nöbet bekliyordu. Ziyaretçi akını vapurda izdihama neden olduğu için, çıkan kadar insan içeri alınarak izdiham önlendi. Vapur, Helsinki Limanı'ndan ayrılırken binlerce Finlandiyalı beyaz mendil sallayarak yolcu etti.

29 Temmuz günü Leningrad (günümüzde St. Petersburg) Limanı'na varan Karadeniz, yetkililer tarafından titizlikle arandı ve kısıtlamalara tabi tutuldu. Bu arada haberleşmeyi engellemek için de Telsiz Dairesi kilitlenmiş, fotoğraf makineleri toplanarak mühürlenmiş ve kasasında bulunan paralar ayrı ayrı not edilmişti. Yetkililerin halka engel olmasına rağmen vapura günde 9 bin civarında ziyaretçi akın etti. 30 Temmuz günü limandan kalkış zamanı gelmiş, kitlenen Telsiz Dairesi açılmış, fotoğraf makineleri geri verilmiş, kasadaki paralar kontrol edildikten sonra vapur limandan ayrılarak, İstanbul'a dönüş yolculuğuna başlamıştı.

### Vatana dönüş başlıyor

Karadeniz, dönüş yolunda 1 Ağustos 1926 tarihinde Polonya'nın Danzig (Gdansk) Limanı'na uğradı. Her limanda giriş ve çıkışında karşılama ve uğurlama gören Karadeniz'i az sayıda insan karşıladı. Vapurdakiler buna anlam veremedi. O dönemde serbest liman olan Danzig nüfusunun %96'sı Alman, %4'ü Polonyalıydı. Burası 1922 yılında imzalanan Versay Antlaşması ile Almanya'dan alınarak serbest bir liman hâline getirilmişti. Varşova Büyükelçisi ve ünlü şairimiz Yahya Kemal Beyatlı, vapuru ziyaret ettiğinde üç günlük ziyaretin bir gününün Danzig (Gdansk) Limanı'nın 8 mil kuzeyindeki Gdynia Limanı'nda geçirilmesi kararı alındı.

### Üç kaçak yolcu yakalanıyor

Gdynia Limanı'na girerken, Karadeniz'i savaş gemileri karşılayarak limana kadar refakat etti. Gdynia'da rıhtım olmaması nedeniyle vapur açıkta demirledi. Vapurun demirlemesinden sonra ziyaretçi akını başlamış, ziyaretçilerin vapura giriş ve çıkışlarını kolaylaştırmak amacıyla da vapurun üç iskelesi indirilmişti. Buradaki ilgi Karadeniz vapurundakileri çok mutlu etmişti. Kalkış zamanı gelmesine rağmen ziyaretçilerin vapurdan ayrılmak istememesi personeli zora soktu. Ziyaretçilerin ağlayarak vapuru terk etmesi ayrı

duygusallık yaşattı. Sabah vapur kalkmaya hazırlanırken bir ateşçi, kaptana, yattığı ranzanın altında bir adamın saklandığını söylemişti. Kalkış manevraları durduruldu ve kaçak bulundu. Kaçak yolcu geçim sıkıntısı nedeniyle Kopenhag'a gitmek istediğini söyledi. Durum, liman yetkililerine bildirildi ve sığınmacı liman yetkililerine teslim edildi. Sığınmacının bulunması üzerine liman yetkililerine yarım saat daha kalınarak genel arama yapılacağı söylendi. Yapılan aramalarda cankurtaran filikalarında iki kişi daha bulundu ve yetkililere teslim edildi.

S/S Karadeniz, 5 Ağustos 1926 tarihinde Danimarka'nın Kopenhag Limanı'na girdi. Resmi işlemler uzun sürmedi. Türk ve Danimarka bayraklarıyla süslü iki ülkenin marşlarının çalındığı vapura binlerce Danimarkalı akın etti. Rıhtımda binlerce bisiklet vardı. 6 Ağustos'ta vapuru dönemin Danimarka Dışişleri Bakanı Fon Molkete ziyaret etti. Satış dairesi Kapalıçarşı gibi çok kalabalıktı; en rağbet edilen yerler Tekel Pavyonu, Hacı Bekir ve Kehribarcı Ali Baba'nın standıydı. Danimarka Dışişleri Bakanı Fon Molkete, vapurdaki heyeti öğle yemeği için evine davet etmişti. Bu davet ve sergi vapuru, Danimarka gazetelerinde fazlasıyla yer aldı. Aynı gece Türk heyeti de balo düzenleyerek bu jeste karşılık verdi. 8 Ağustos gece saat 02.00 sıralarında Kopenhag Limanı'ndan çıkıldı. 10 Ağustos 1926 tarihinde Belçika'nın Anvers Limanı'na girildi. Sabah saat 08.00'de sergi açıldığında halk sergiye seyrek şekilde gelmeye başladı. Saat 10.00'da vapurun güvertesinde orkestra konser vermeye başladı. Konser Belçikalıların ilgisini çekti. Sergiye ilgi diğer limanlar kadar olmadı. İki günde vapuru 1.500 kişi gezdi. Anvers Limanı'ndan hareket etmek için suların yükselmesini bekleyen vapur, gece yarısı 2.060 millik Marsilya Limanı yolculuğuna başlamış oldu.

**Bozkurt-Lotus davasının yansıması: Marsilya**

21 Ağustos 1926 tarihinde S/S Karadeniz, Marsilya Limanı'na girdi. Vapur limana girdiğinde İstanbul'dan telsiz mesajı geldi. Telsiz emrinde Marsilya'ya uğramamaları söyleniyordu. Bu emir, vapur limana yanaştıktan sonra geldiği için yerine getirmek mümkün olmadı. Bu emrin nedeni ise Bozkurt-Lotus gemilerinin çatışmasında Lahey Adalet Divanı'nın Türkiye lehine verdiği karardı. Kararın Fransızları âdeta çileden çıkardığını bildiren emir çok yerindeydi

çünkü Fransızlar Marsilya'da bu konuda mitingler düzenlemişlerdi. Bu olumsuz tabloya rağmen Fransız yetkilileri, vapuru büyük bir nezaketle karşıladı. Sergi sırasında vapura art niyetlilerin girebileceği düşüncesiyle olağanüstü önlemler alındı. Vapurun Marsilya'daki ziyareti sönük geçmiş, sadece hareket edilen gün biraz yoğunluk görülmüştü. Sergiyi 1.500 kişi gezdi. Karadeniz, 23 Ağustos 1926 tarihinde Marsilya'dan Cenova'ya hareket etti.

Vapur 24 Ağustos 1926 günü Cenova Limanı'na girdi. Vapura, İtalya hükümeti adına gelenler İtalyan marşlarıyla karşılandı. Vapurun yanaşmasından iki saat sonra sergiye halkın ziyareti başladı. 26 Ağustos 1926 tarihinde Karadeniz, Cenova'dan Napoli'ye hareket etti. Karadeniz, 27 Ağustos 1926 tarihinde Napoli'nin açıklarına geldi. Napoli Limanı'nda vapurda Türk ve İtalyan marşları çalındı. Ziyaretçi sayısı Cenova Limanı'na göre daha canlıydı. Yaklaşık 2 bin kişinin sergiyi gezmesinin ardından artık rota anavatana doğru çizildi. 86 günde 10 bin deniz mili yol alıp yüz binlerce insanın coşku içinde karşılayıp gezdiği Karadeniz, 12 ülkede 16 şehri ziyaret etti. Marmara Denizi'ne girmek için girilen Çanakkale Boğazı'nda saygı duruşu ve çalınan marşlar, sergi vapurunun Türkiye'deki yansımalarının ilk işaretiydi. S/S Karadeniz, hareketinden üç ay sonra, 5 Eylül 1926 günü, ayrıldığı İstanbul'a döndü. Yolculuğuyla, Avrupa'nın birkaç yıl önce "Hasta Adam" dediği Türklerin kısa zamanda neler yaptıklarını ve yapacaklarını kanıtlamıştı.

***Kaptan Levent Akson- "Bir emperyalistin gözünden Karadeniz Vapuru"***

*"Bir emperyalist olarak elbette seni affetmeyeceğiz Mustafa Kemal... Çok büyük yanlışlar yaptın düzenimize karşı, ne güzel Türkiye Cumhuriyeti'ni kurmuş, Ankara'yı başkent yapmış, Cumhurbaşkanı da olmuştun, içeride devrimler yapıyordun; seni izliyor, sesimizi çıkartmıyor, 'Nasıl olsa başarılı olamayacak' diyorduk. Ülkene aydınlanma devrimini yaşatıyor, sanayileştiriyor, âdeta çağ atlatıyordun bize inat. Halkını en az senin kadar iyi tanıyorduk ve biliyorduk tüm devrimlerinin fani ömrün ile sınırlı olacağını.*

*Gelecek ile ilgili mesajlar veriyordun dahice: Nutuk, Gençliğe Hitabe, Bursa Nutku... Endişelenmiyor değildik ama dedik ya, halkını en az senin kadar tanıyorduk... Tamam, ülkende yaptığın devrimleri*

*kabullendik, daha doğrusu kaybettik. Ancak sen, ülkendeki devrimlerle yetinmedin Mustafa Kemal, Millî Mücadele'ne başladığın gün, emperyalistlere karşı 'Mazlum Milletler Cephesi' oluşturdun. Bu cephede mazlum Doğu ülkeleri yer alırken, eminim mazlum Kuzey Afrika ülkelerini de bir yere not etmiştin.*

*Ve bu nedenle Karadeniz Sergi Gemisi'nin ilk uğrak limanını belirlemiştin. Ne kadar inandırıcı gelmişti hepimize sergi gemisi ile ülke ve ürün tanıtımı! Nereden gelirdi aklımıza sergi gemisiyle 'Özgürlük ve Bağımsızlık' fitilini ateşleyeceğini tüm sömürülen ülkeler için...*

*Fena aldattın bizi Mustafa Kemal...*

*1924 yılında satın aldığın simsiyah gemiyi, önce beyaza boyattın Haliç'te, 1926 yılında, bu gemiyi sergi gemisi olarak seyre hazır hâle getirdin, Mudanya'dan gelip son hazırlıkları bizzat kontrol ettin.*

*'Dünyanın bize gelmesini beklemeyelim, biz dünyaya gidelim' diyordun.*

*Geminin rotası İstanbul'dan sonra Barselona gözüküyordu, sadece iki kişi biliyordu geminin İstanbul'dan sonra Cezayir'in Annaba Limanı'na gideceğini; bir gemi kaptanı Lütfü Talayer bir de sen Mustafa Kemal. Gemi, kazanlarında yakılmak üzere kömür alacakmış Annaba Limanı'ndan. Kömürü neden İstanbul Limanı'nda tam almadın Mustafa Kemal?*

*Senin özgürlük ve bağımsızlık ile ilgili fikirlerini elbette biliyorduk ancak bu kadarını tahmin edememiştik, beyaz bir kuğu gibi girmişti Karadeniz sergi gemisi, Cezayir'in Annaba Limanı'na... Geminin başında ve kıçında Arap harfleriyle 'Karadeniz' yazıyordu; Tunus, Fas ve Cezayir'in aşiret reisleri davet edilmişti... Önce, karadan gemiyi incelemişler, Arapça harflerle yazılmış ismi görmüşler, bu duygularla geminin iskelesinden güverteye çıktıklarında ise lacivert ceket, lacivert pantolon, beyaz gömlek, zarif boyun bağlarıyla erkek mürettebat ve kısa saçlı, rengarenk elbiseli, en az iki dil bilen Mustafa Kemal'in kızlarını görmüşlerdi. Fesli insanlar beklerken aşiret reisleri, Türkiye'nin çağdaş yüzüyle tanışıyorlardı. 180 yolcu ve 105 mürettebat, Türkiye'nin aydınlarıydı.*

*Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrası 47 sanatçısıyla gemideydi. Sadece orkestra mı? Milletvekilleri, gazeteciler, heykeltıraşlar, tiyatro ve ses sanatçıları da gemideydi. Türk malı ürünlerinden oluşan sergi salonları aynı zamanda Sanayi Nefise Mektebi öğrencilerinin yaptığı*

*heykel, resim ve biblolarla süslenmişti. Salonda İbrahim Çallı'nın tabloları asılıydı. Her standın başında üç dil bilen öğrenciler vardı.*

*Doğu'dan gelen bu geminin 'Orient Esintisi' getireceğini düşünen aşiret reisleri, fena hâlde yanılmışlardı. İşte, ne oldu ise, Karadeniz Sergi Gemisi'nin bu seferinden sonra oldu. Sömürülen ülkelere, verilecek İstiklal Savaşları ile nasıl özgürlüğe kavuşulacağını, sömürgecilerin yenilmez olmadıklarını sen gösterdin bu insanlara! Sömürülen ülkelerin istiklal mücadelesinin işaret fişeği oldu Karadeniz Sergi Gemisi. Bu geminin Annaba uğrağını dahice planladın ve uyguladın Mustafa Kemal.*

*Halen ülkende, bu sefer, ülke tanıtım seferi olarak bilinse de biz emperyalistler, tüm sömürülen ülkelere yayılan özgürlük mücadelelerinin temelinde bu geminin olduğunu biliyoruz ve unutmuyoruz. Belki bu özgürlük savaşları yine olacaktı, ama başarı şansları o kadar yüksek olmayacaktı seni ve modern ülkeni örnek almasalar Mustafa Kemal. Dün, Anadolu'da kaybettik; Cezayir, Tunus, Mısır, Afganistan, Hindistan, Pakistan, Endonezya ve tüm diğer sömürgelerimizde kaybettik. Bugün de kaybediyoruz; Cezayir'in Annaba Limanı'nda değil, Ankara'nın Anıtkabir'inde...*

*İMZA- Bir Emperyalist Kaptan Levent Akson*

*(Bu yazıda, değerli ağabeyim Kaptan Refik Akdoğan'ın "Karadeniz Sergi Gemisi" kitabından faydalanılmıştır)"*

**Karadeniz Vapuru'nun çok bilinmeyenleri**

Vapur fikri, Ticaret Vekili Ali Cenani Bey tarafından oluşturuldu. 12 Haziran 1926 günü Galata Rıhtımı'ndan rota tutuldu. Mustafa Kemal Atatürk, gemiyi ertesi gün Mudanya açıklarında ziyaret etti. Avrupalılara sunulacak Türk yemeklerini ilk o tattı. İlk liman Cezayir'in Bona Limanı'ydı. Fransa sömürgesi olan Cezayir'deki Müslümanlar esaretten kurtulan Türklerin kurduğu Cumhuriyet'i örnek alabileceklerini anladı. Avrupa'nın ilk limanı Barselona'da Türk Yahudiler gemiyi kendi topraklarında geziyormuş gibi gezdi. Fransa-Le Havre limanı ziyareti, Fransız basınında "Zamanın çok ötesinde bir proje" olarak anlatıldı. Özbekler Tekkesi önderi Şeyh Ata Efendi, Paris'e giderek Eyfel Kulesi'nde ezan okudu. Karadeniz, İngiltere'nin Londra limanına girdiğinde tarih 4 Temmuz 1926'ydı. Yani sadece üç gün önce Türk Kabotajı ilan edilmişti. 25 bin kişinin ziyaret ettiği vapurda Türk kahvesi ve Hacı Bekir lokumu ikram edildi. On beş yıl önce Çanakkale'yi geçemeyen İngilizler bu kez dostça karşıladı vapuru. Amsterdam'da konser veren Riyaset-i Cumhur Musiki Heyeti için Fesli Adamlar ifadesi kullanıldı ama konseri 6 bin kişi izledi.

Karadeniz Vapuru'nu Polonya'da büyükelçi Yahya Kemal Beyatlı karşıladı. Helsinki'de ise gemiyi Kazan Türkleri "Gardaşlarımız gelmiş!" haykırışlarıyla bekliyordu. Baltık Denizi'nde Kayzer Wilhemm kanalı geçilerek SSCB'nin Leningrad şehrine varıldı. Dönüş yolundaki Polonya'nın Gdynia Limanı'nda bir kaçak yolcu

gemiye bindi. Sergi gemisinin toplam maliyet 600 bin liraydı. İstanbul Ticaret Odası 500 bin lira, Ticaret Bakanlığı 100 bin lira verdi. 120 bin liralık Türk ürünü satıldı. En çok ilgiyi tütün, halı ve kehribar gördü. 2.778 ton kömür harcandı, her limanda bir balo olmak üzere toplam 16 balo yapıldı. En çok ilgi Barselona, Londra ve La Havre'da, en az ilgi ise Anvers, Danzig ve Napoli'de görüldü. Toplam 65 bin kişi dümen suyunda beyaz bir rota bırakan vapuru gezdi. Sergi vapuru logosu olarak İstanbul açıklarından uzaklaşan S/S Karadeniz Vapuru'nun önünde yürüyen ticaret ve haber tanrıçası Hermes, elindeki asası yerine Seyr-i Sefain İdaresi'nin amblemi yerleştirilerek logo oluşturulmuştu.

**Karadeniz Vapuru:** 1905'te Hollanda'da yolcu ve yük gemisi olarak inşa edilmişti. 4.765 gros ton ağırlığında, 120 metre uzunluğunda 14 metre genişliğindeydi. 4.000 beygir gücünde makinesiyle 12 mil hız yapıyordu. Reis-i Cumhur Gazi Mustafa Kemal'in girişimiyle sergi gemisi hâline getirilerek Lütfü Kaptan'ın idaresinde Avrupa limanlarına uzun bir sefer yaptı. Atatürk, Anadolu'yu işgal eden emperyalistlere karşı kazandığı bağımsızlık savaşının ardından kurduğu Türkiye Cumhuriyeti'nin tam bağımsız olduğunu kanıtlamak istiyordu. Dünyada uygulanan ilk halkla ilişkiler vapur projelerinden biriydi Karadeniz. 12 Avrupa ülkesinde 16 limanı 86 günde ziyaret eden Karadeniz, yaklaşık 10 bin mil denizde kaldı. Yaklaşık 65 bin kişi tarafından ziyaret edilirken Cumhuriyet'in sönmeyen meşalesini taşıdı. İlk sergi gemimiz olarak tarihteki yerini aldı ve pek çok ulusa örnek oldu. Avrupa limanlarına uzun sefer yaptı. 29 Eylül 1951'de kadro dışı bırakıldı ve söküldü. S/S Karadeniz için gemi yerine vapur denilmiştir. "Steam Ship", "Buharlı" anlamına gelirken "Vapur", Fransızca "Vapeur" kelimesinden türetilmiştir.

# GAZİ'Yİ KARADENİZ'E GÖTÜREN İZMİR VAPURU

# İZMİR

Atatürk'ün manevi kızıyla dans ettiği bu güzelim vapur, adını aldığı dağlarında çiçekler açan İzmir kadar gururludur. Mustafa Kemal Atatürk'ün güvertesinde manevi kızı ve tarihçi Afet İnan'ı dansa kaldırarak, dosta ve düşmana ilan edeceği kadın haklarının ilk sinyalinin maviliklerden dalga dalga yayıldığı vapurdur İzmir. Büyük Önder'in Karadeniz'e gerçekleştirdiği seyahati sırasında "Yaşasın Cumhuriyet!" haykırışlarıyla rota tutmuştu.

20. yüzyılın hemen başında, 1901 yılında, Mustafa Kemal, Mekteb-i Harbiye'de 2. sınıf öğrencisiyken, bilinen ilk fotoğrafı çekilmişti. Annesi Zübeyde Hanım'a gönderilen bu fotoğrafta bir ulusu aydınlığa kavuşturacak genç bir subayın ışıltısı vardı. Aynı tarihte Hollanda'da, 120 metre uzunluğunda, 15 metre eninde gürbüz bir bebek doğuyordu. Adı İzmir Vapuru olacaktı. Mavi kaftanın yeni kuğusu yük ve yolcu gemisi olarak inşa edilmişti, 8,2 metre su çekiminde ve 4.875 groston ağırlığındaydı. 4.000 beygirlik makinesiyle, 14 mil hız yapabiliyordu. 164 kamarasından 96'sı birinci mevki, geri kalan 68'i ise ikinci mevki kamaralardı. Ve 27 bin İngiliz lirası bedelle genç Türkiye'ye ait oldu.

Milli ekonominin temellerinin atıldığı 17 Şubat 1923 tarihli Türkiye (İzmir) İktisat Kongresi'nin sonuçlarından biri de denizcilikteki yabancı sermayenin sonlandırılmasıydı. Kabotaj Kanunu'nun çıktığı yıl olan 1926'da Türkiye Cumhuriyeti bünyesindeki Seyr-i Sefain İdaresi'ne ait gemilerin çağdaşlaştırılması ve filonun güçlendirilmesine gidildi. Deniz yoluyla Anadolu'yu gezerek genç Cumhuriyet'in ışığını yerinde görmek isteyen Mustafa Kemal Atatürk'ün sıklıkla kullandığı gemilerden biri de İzmir oldu.

### ABD-Türkiye karşılıklı büyükelçi atanması

1927 yılının Eylül ayını büyük oranda İstanbul'da geçiren Cumhurbaşkanı Atatürk, dış politikanın geliştirilmesi için kafa yoruyordu. Bu amaçla, 20 Eylül'de Ahmet Muhtar Mollaoğlu Washington

Büyükelçiliğine atandı. Bu atamadan bir gün sonra ABD, Joseph Grew'i Ankara Büyükelçisi olarak gönderdi.

Uluslararası ilişkileri şekillendirme çabalarını aralıksız sürdüren Cumhurbaşkanı Atatürk, Ankara'ya geçmeden önce Bursa'ya gitmek istedi. Atatürk, 30 Eylül 1927 Cuma günü Ankara Motoru'na binerek Mudanya'ya hareket etti. Bursa Şehitliği'ni de içeren ziyaretlerinin ardından Ankara'ya döndü.

### Afgan Kralı Emanullah Han Türkiye'de

Afgan Kralı Emanullah Han, çok sevdiği Mustafa Kemal Atatürk'ü ziyaret etmek istiyordu. Amanullah Han ve eşi Süreyya Tarzi, Sivastopol'dan 19 Mayıs 1928 günü İstanbul'a İzmir Vapuru'yla gelmişti. Han ve eşi aynı gece trenle Ankara'ya hareket etmişti. Han ve eşinini ağırlanmasındaki gayret ve başarıyı takdir eden Cumhurbaşkanı Atatürk, ilk fırsatta İzmir Vapuru hatıra defterine şunları yazmıştı.

"*İzmir Vapuru ile Bahr-i Siyah (Karadeniz) seyahatinde vapurun mükemmeliyeti ve kumanda heyeti ile efradının vazife hususunda gösterdikleri liyakatten dolayı kumanda heyeti ve Seyr-i Sefain müdüriyetine teşekkür ve tahsin eylerim.*"

### Atatürk, Karadeniz seyahatine çıkıyor

Devrim ışığının Karadeniz şehirlerine nasıl yansıdığını bizzat görmek isteyen Cumhurbaşkanı Atatürk, birkaç ili kapsayan bir seyahat planlanmasını emretmişti. Bu seyahat için Büyük Önder'in çok sevdiği İzmir Vapuru hazırlanmıştı. On binlerce yolcusunu Akdeniz, Karadeniz ve Avrupa hatlarında güvenle taşıyan İzmir Vapuru'nun konforu, rahatlığı, servisi, temizliği, lezzetli yemekleri dillere destandı. Cumhurbaşkanı Atatürk, 14 Eylül 1928 günü Sağlık Bakanı Refik Saydam, Sinop Milletvekili Recep Zühtü, Gaziantep Milletvekili Kılıç Ali, Kütahya Milletvekili Nuri Conker, Baş Kâtip Tevfik Bıyıklıoğlu ve Başyaver Rasuhi Bey ile Dolmabahçe Sarayı'ndan İzmir Vapuru'na bindi. İzmir Vapuru'na, Hamidiye kruvazörü, Berk ve Peyk torpido kruvazörleri eşlik etti. Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nce 1901 yılında satın alınan İzmir Vapuru'nun bacasından çıkan siyah duman, aydınlık bir geleceğe hazırlanan Türk ulusunun liderinin Karadeniz seferine çıktığını müjdeliyordu.

**Çimariva'dan yükselen ses: *"Yaşasın Cumhuriyet!"***

Hareketten önce Dolmabahçe'ye demirleyen Hamidiye ve Mecidiye Kruvazörü, Atatürk'ü 21 pare top atışıyla selamladı. Gemilerdeki askerler çimariva mevkilerini aldığında *"Yaşasın Cumhuriyet!"* diye üç defa bağırarak Gazi'yi uğurladı. Atatürk, kendisini uğurlayan donanma mensuplarına Donanma Komutanı Mehmet Fahri (Engin) Bey aracılığıyla şu telsiz mesajını gönderdi.

*"Karadeniz'in dalgaları içinde en çok haz ve sevincimi gerektiren kalbî hissim, samimî hatıram siz olmaktasınız. Bunu size ve adreslerini bilmediğim bütün arkadaşlara ve evlâtlara iletiyorum."*

**Dil devrimini kafasına koymuştu**

Karadeniz seferinin ilk durağı 15 Eylül 1928 Cumartesi günü Sinop oldu. 16 Eylül 1928 Pazar günü Samsun'a giden Atatürk, gemi hatıra defterine şu sözleri yazarak gemi mürettebatını taltif etti.

*"Seyr-i Sefain İdaresi'nin intizam ve mükemmeliyetini her fırsatta, her yerde gördüm. Bu defa bana İstanbul'dan Samsun'a kadar pek güzel ve rahat bir seyahat temin eden İzmir Vapuru da bunun takdire şayan bir mümessilidir."*

Atatürk, bu yazıyı dil devriminin yürürlüğe girdiği 1 Kasım 1928 tarihinden önce Latin harfleriyle yazmıştı. Latin alfabesine geçilmeden 40-45 gün önce Cumhurbaşkanı Atatürk, bizzat kullandığı yeni alfabeyle çağdaşlaşma yolunda devrim niteliğinde bir karar alınacağına işaret etmişti.

Samsun'da öğretmen ve milli eğitim camiasının düzenlediği baloya katılan Atatürk, Amasya, Tokat, Sivas, Kayseri'ye giderek Türk halkıyla buluştu.

***Çağdaş Türk Kadınıyla Dans***

Cumhuriyet'in finansal mücadelesini desteklemek için Atatürk'ün emriyle 26 Ağustos 1924 tarihinde kurulan İş Bankası'nın 10. yıl balosu İzmir Vapuru'nda yapıldı. 26 Ağustos 1934 gecesi İzmir Vapuru İstanbul Boğazı'nda salınırken Cumhurbaşkanı Atatürk, sadece bir fotoğraf ile Türk toplumuna büyük bir mesaj verecekti. Türk kadınının toplumun her alanında yer alması gerektiğini sürekli dile getiren Atatürk, manevi kızı, sosyolog ve tarihçi Afet İnan ile geminin

salonunda dans etti. Medenileşme yolunda kadının atacağı adımları önemseyen Atatürk, objektiflere gururlu bir bakışla poz vermişti.

**Sabiha Gökçen havadan eşlik etti**

Arap dünyasının temsilcisi olarak kabul edilen Ürdün Kralı Emir Abdullah bir süredir İstanbul'da bulunuyordu. 6 Haziran 1937 günü Beylerbeyi Sarayı'nda kalan Emir Abdullah'ı ziyaret eden Atatürk, Karadeniz'in gözde kenti Trabzon'a vapurla gitmeyi istedi. Tercih edilen vapur yine İzmir oldu.

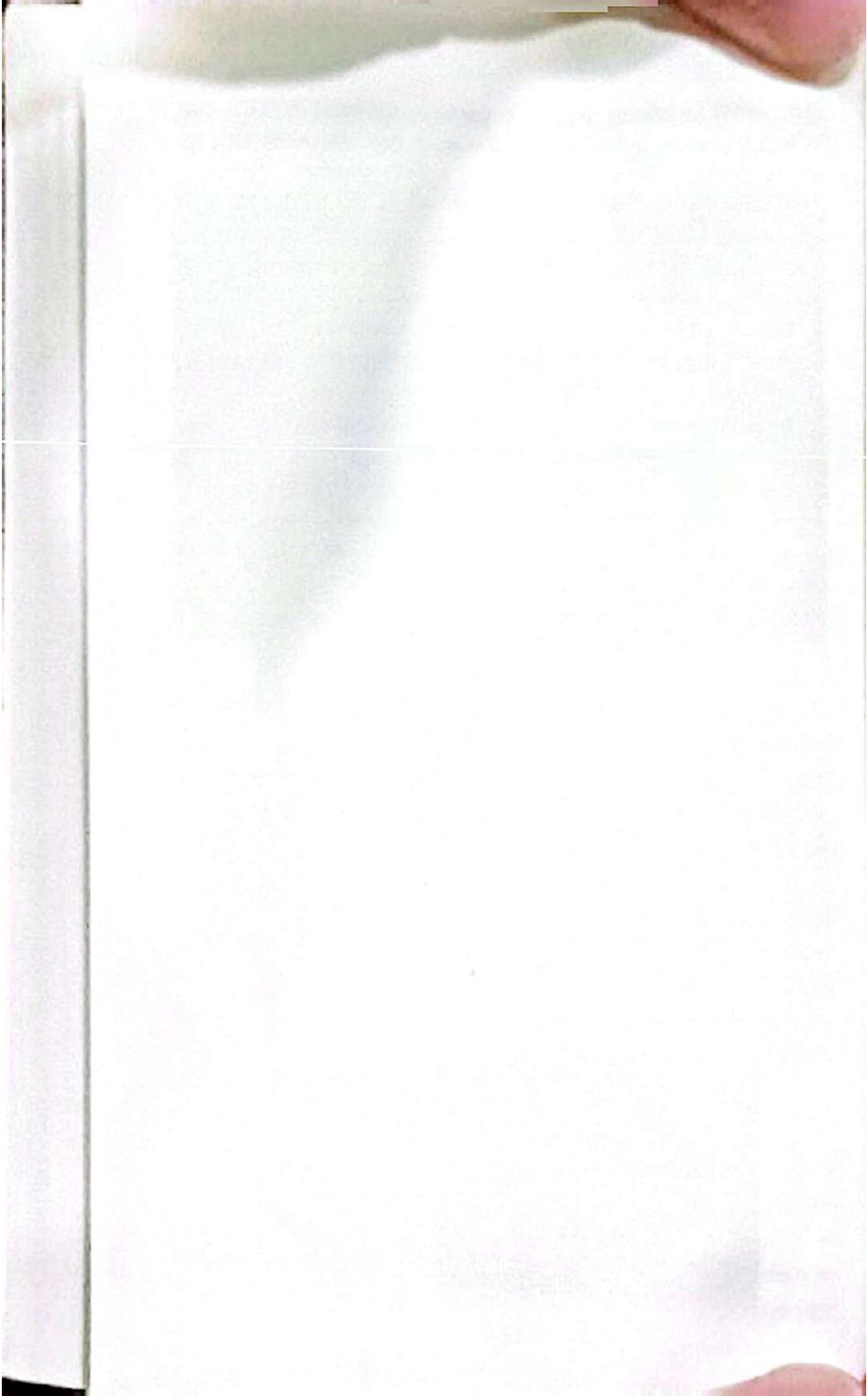
8 Haziran 1937 Salı günü 17.00'da İzmir Vapuru'yla İstanbul'dan Trabzon'a hareket eden Atatürk'e bir sürpriz hazırlanmıştı. İstanbul Boğazı'ndan geçen İzmir Vapuru'nun üzerinde uçan manevi kızı Sabiha Gökçen, akrobasi gösterisi yaptı. Kendisini uğurlayan Sabiha Gökçen'in becerisini alkışlayan Atatürk, gemi güvertesinden halkı da selamladı.

**"Büyük milletime daha neler vermek istiyorum..."**

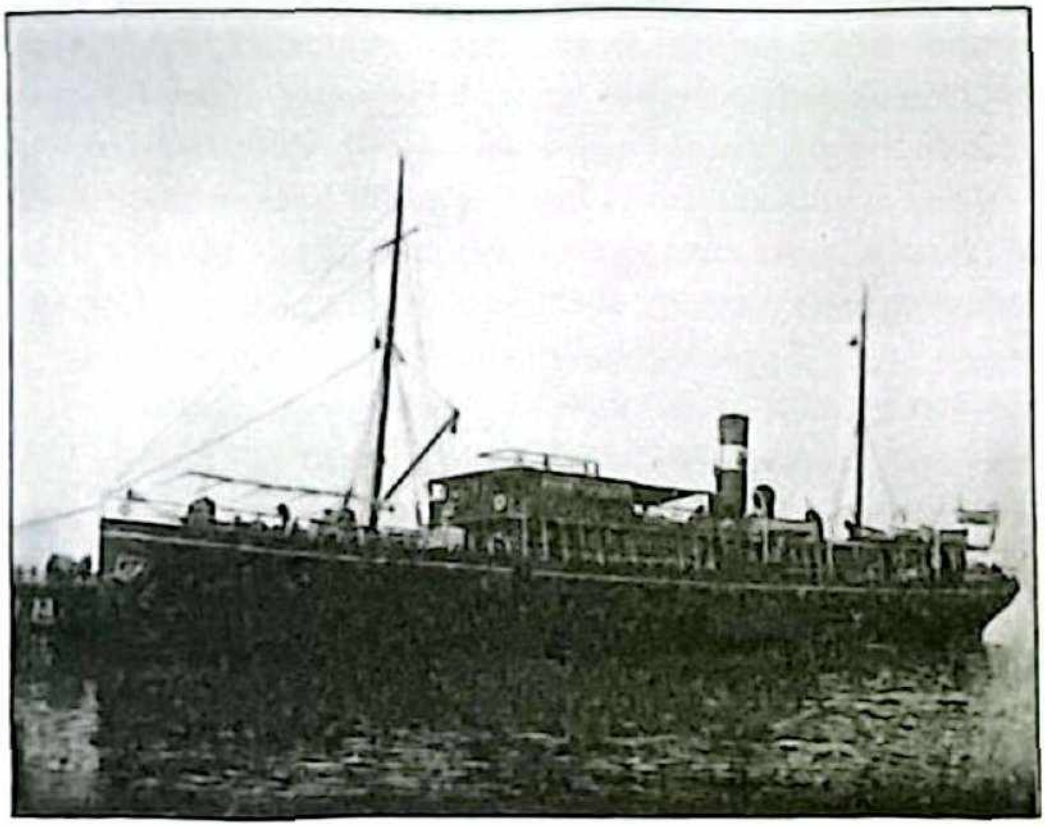
Vapur, 10 Haziran 1937 Perşembe günü saat 15.00'da Trabzon Limanı'na demir attı. Trabzon Vilayet Konağı, halkevi, belediye ve Mevki Kumandanlığı'nı ziyaret eden Atatürk, çiftliklerini Türk halkına bağışlama kararını duyurmak istiyordu. 11 Haziran günü Başbakan

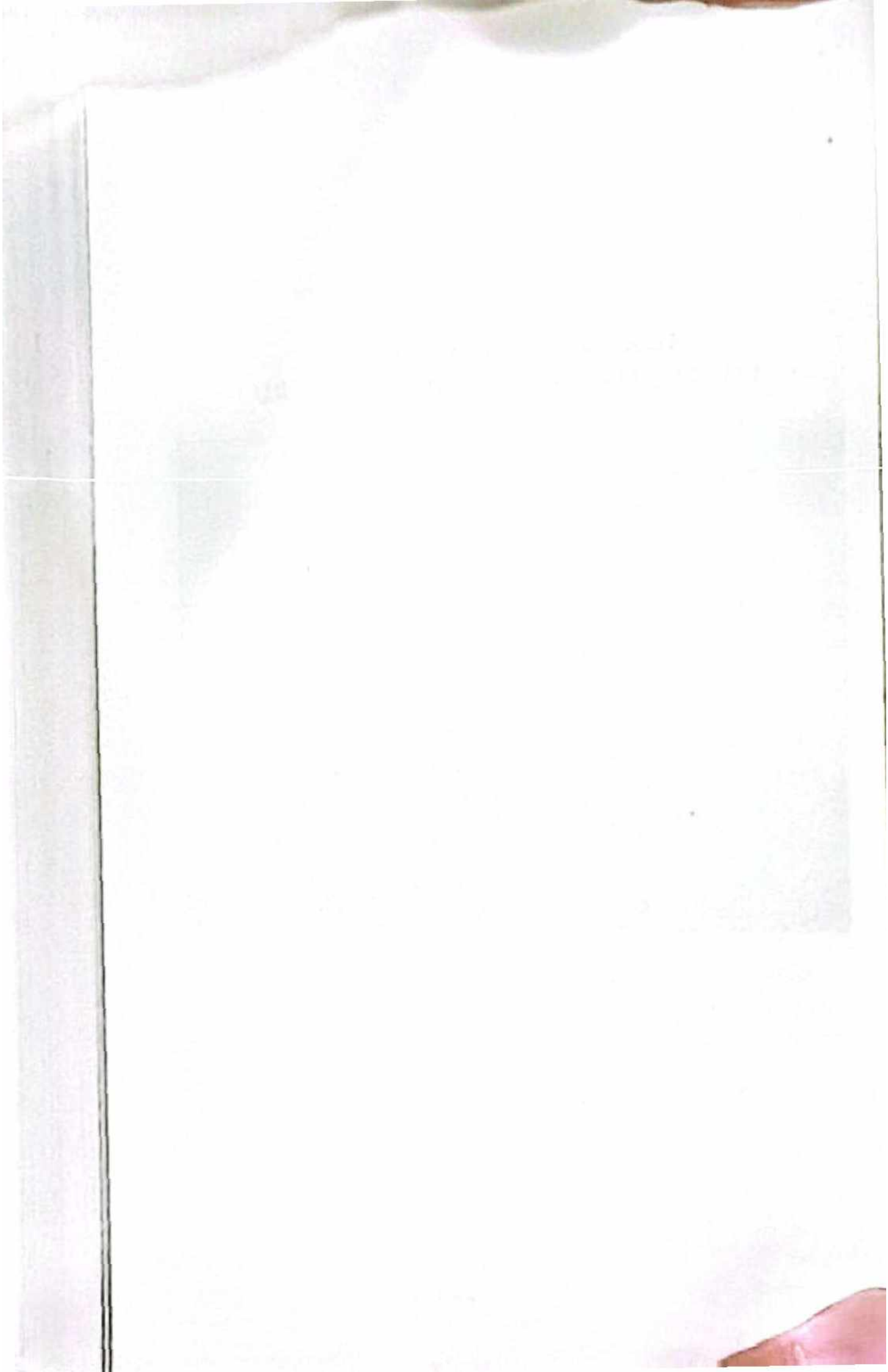
İsmet İnönü'ye çektiği telgraf ile kararını açıklayan Atatürk, çiftliklerin arazisiyle, tesisat ve demirbaşlarını özet olarak gösteren listeyi de yazısına iliştirmişti. Onuruna verilen yemekte, Atatürk'ün çiftliklerini bağışladığına dair İsmet İnönü'ye gönderdiği telgrafın okunmasını istedi. Heyecanlı ve duygulu olduğu görülen Atatürk, "*Mal ve mülk bana ağırlık veriyor. Bunları milletime vermekle ferahlık duyuyorum. İnsanın serveti kendi manevi kişiliğinde olmalıdır. Ben büyük milletime daha neler vermek istiyorum...*" sözleriyle hayat anlayışını özetlemişti. Trabzon'da çalışmalarını tamamlayan Atatürk, 13 Haziran 1937 Pazar günü İstanbul'a döndü.

**İzmir Vapuru:** 1901 yılında Hollanda'da inşa edildi. Yolcu ve yük gemisiydi. 4.875 grostondu. 120 metre boyunda, 15 metre genişliğinde ve 8,2 metre su çekimindeydi. 4.000 beygir gücündeki makinesiyle 14 mil hız yapıyordu. 27 bin İngiliz lirasına satın alındı. 96 birinci, 68 ikinci mevki kamarası vardı. 1954'te kadro dışına çıkarılana kadar aktif hizmet verdi.



# MEMNUNİYETLE GEÇİRİLEN BİRKAÇ DAKİKA: MARMARA VAPURU





# MARMARA

Yalova'nın termal merkez olmasını sağlayan, Atatürk'ün ileri görüşlülüğünün bir kanıtıdır Marmara Vapuru. Büyük önderi Yalova'ya götüren vapur, ülkemizin en büyük deniz facialarından biri olan Sevinç Vapuru kazasına karışmıştı.

İlk kaplıcalarının kuruluşu Bizans İmparatorluğu dönemine, yani 4. yüzyıla kadar inen Yalova Termal Tesisleri, büyük önderin ilgisini çekiyordu. Yalova'yı bir turizm bölgesine dönüştürmeyi hedefleyecek kadar ileri görüşlü olan Mustafa Kemal Atatürk, Birinci Dünya Savaşı ve işgal süreciyle ihmal edilen kaplıcaların yenilenmesini istiyordu. Kaplıcaların tarihini değiştiren, Mustafa Kemal'in öngörüsü oldu. 19 Ağustos 1929 tarihinde Yunanistan'dan gelen mübadillerin kamplarını ziyaret eden Atatürk, dönemin Seyr-i Sefain İdaresi Umum Müdürü Sadullah Güney'e buranın dünyaca ünlü bir sağlık merkezi ve su şehri yapılması talimatını vermişti. İdari yönden güçlendirilmek istenen Yalova, 2 Aralık 1929 günü İstanbul'a bağlandı ve vapur seferleri konuldu. Deniz yolunun etkin kullanımıyla kent, birkaç ay içinde yeni bir vizyona sahip oldu.

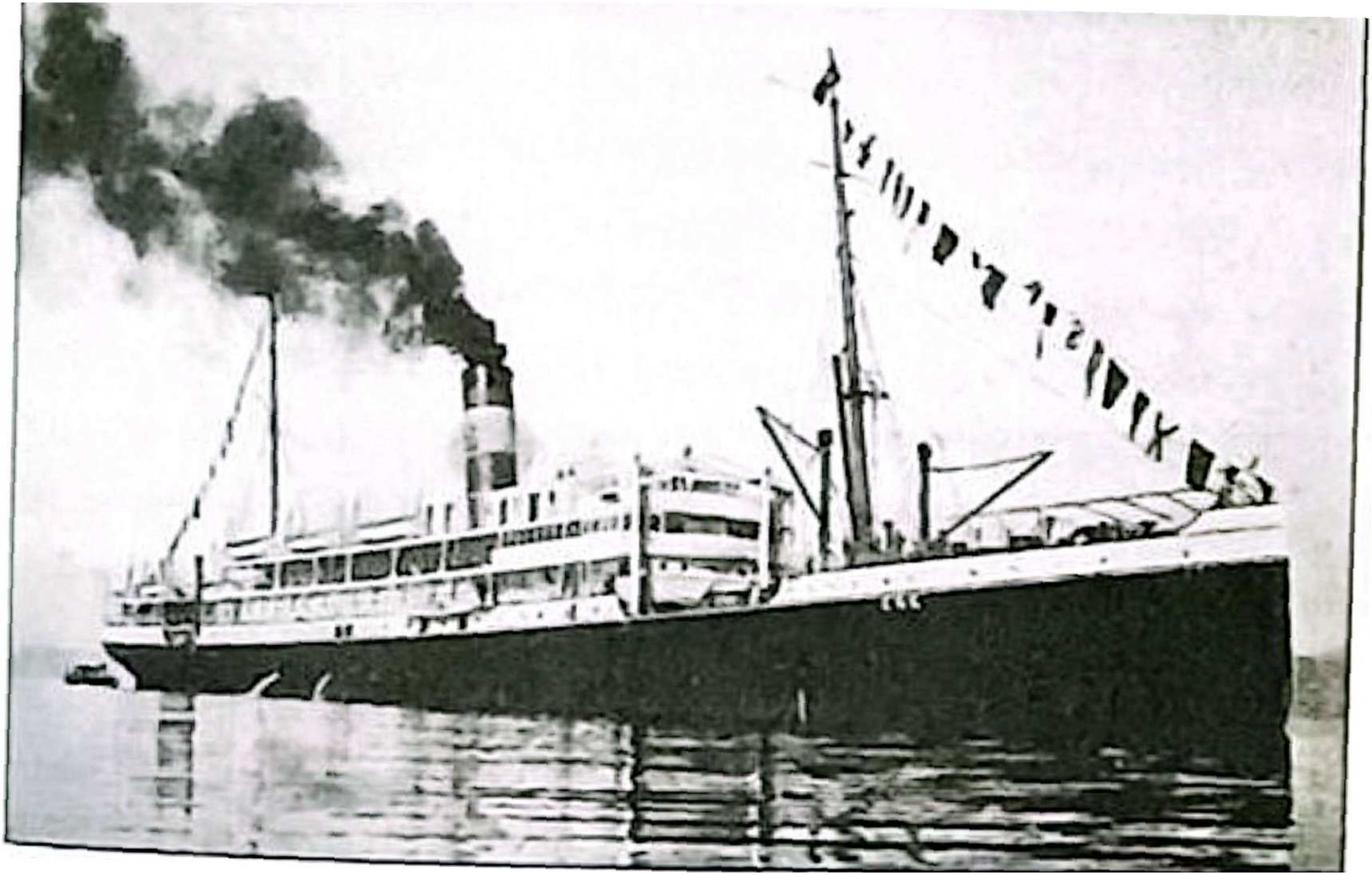
Atatürk, unutulmuş bir şehri turizm merkezine dönüştüren bakış açısının nereye vardığını görmek için Yalova'ya gitmeye karar verdi. 7 Aralık 1929 tarihinde bindiği trenle başkent Ankara'dan Derince'ye gelen Atatürk, deniz yolculuğuyla Yalova'ya ulaşmak istedi. Büyük Önder'in çok sevdiği Marmara Vapuru hazırlandı. Seyri Sefain İdaresi'nin nazik gemisi Marmara, İzmit Körfezi'ndeki kısa yolculuğunun ardından Yalova'ya ulaştırdı Mustafa Kemal'i. Atatürk, iki ay gibi kısa sürede bitirilen termal köşküne geçmeden önce yoğun iş temposundan uzaklaşmanın verdiği keyfiyle şu satırları yazmıştı:

*"Marmara vapurunda memnuniyetle geçirdiğimiz birkaç dakikanın hatırasına"*

Ülke sorunlarından hiç kopmayan ve protokol görüşmelerini Yalova termal köşkünde sürdüren Atatürk, başkent Ankara'ya dönmeden önce yine denize açıldı. Onu, yine Marmara Vapuru ağırladı. 15

Aralık 1929 Pazar günü Yalova'dan Marmara Vapuru'yla Derince'ye giden Atatürk, kendisini bekleyen trenle başkent Ankara'ya ulaştı.

**Marmara Vapuru:** 1906 yılında İsveç'te yolcu ve yük gemisi olarak inşa edilmişti ve 1.078 groston ağırlığındaydı. Uzun süre Rus imparatorluk donanması için personel gemisi olarak kullanılan vapuru, Seyr-i Sefain İdaresi 1924 yılında satın aldı. Yine personel gemisi olarak Türk Deniz Kuvvetleri'ne hizmet veren vapur, Marmara Denizi'ndeki iskeleler arasında çalıştırıldı. Marmara Vapuru, 26 Aralık 1927 günü Sevinç vapuruyla çarpışmıştı. Yoğun siste birbirlerini görmeyen iki geminin kazasında Sevinç batarken, 111 insanımız hayatını kaybetti. Kazanın ardından dokuz yıl daha çalıştırılan Marmara Vapuru, 1936 yılında donanmaya devredildi. Denizaltılardaki personelin dinlenme gemisi olarak kullanıldı ve 1954 yılının Ocak ayında sökülmek üzere satıldı.



# EGE

Cumhuriyet'in ilk yıllarını modern Türkiye'yi inşa ederek geçiren Gazi Mustafa Kemal Atatürk, deniz sevgisiyle vapurları tercih etmişti. Yurdun sosyal ve ekonomik durumunu gözlemlerken inkılapların günlük yaşama etkisini yerinde görmek isteyen Atatürk, mavi yolculuklarında Ege Vapuru'nu da kullandı. Halkçılık ilkesiyle tam uyumlu olan Anadolu seyahatleri, Atatürk'ün belleğine devrimlerinin tam yansıması olarak yerleşirken atacağı adımların da istikametini belirliyordu. Seyr-i Sefain İdaresi'nde Atatürk'ü taşıyan vapurlar içinde Ege'nin özel bir yeri olduğu açıktır. Bazen devlet protokol vapuru, bazen de gezi vapuruydu Ege. Atatürk'ün mutlu olduğu ve etrafına gülerek baktığı efsane görüntüler Ege vapurunda çekilmişti. Ayrıca her 23 Nisan'da paylaşıma sokulan salıncakta sallanan Atatürk fotoğrafları da Ege Vapuru'nun alt güvertesinde çekilmişti.

### Uluslararası ilişkilerin gemisi Ege

Ekim 1930'da Yunanistan Başbakanı Eleftherios Venizelos, iki ülke arasındaki ebedi düşmanlık önyargısını yıkmak için Atatürk'ü ziyaret etmişti. Türkiye ile Yunanistan arasında 30 Ekim 1930'da imzalanan 'Dostluk ve Tarafsızlık' anlaşması, uluslararası alanda yankı uyandırmıştı. Öte yandan Macaristan Dışişleri Bakanı Walko'nun 23 Mart 1930'da Türkiye'ye gelmesi iki ülke ilişkilerinde yeni bir sayfa açmıştı. Ekim 1930'da ise Macaristan Başbakanı Kont Bethlen'in Türkiye'ye yaptığı diplomatik ziyaret Ankara için yeni bir Balkan bakışını doğurmuştu. Balkan ülkeleriyle ilişkileri geliştirmek isteyen Türkiye Cumhuriyeti'nin Başvekili İsmet İnönü Paşa ve Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Aras, Yunanistan ve Macaristan ziyaretlerinde Ege Vapuru'nu tercih etmişlerdi. 3 Ekim 1931 günü Başvekil İsmet İnönü'yle Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Bey'e eşlik eden kalabalık bir heyet, Ege Vapuru'yla Pire'ye hareket etti. Üç savaş uçağının eşliğinde üç savaş gemisinin 19 pare top atışıyla karşılanan Türk heyeti, bir otomobille Atina'ya ulaştı. 9 Ekim 1931 sabahı İtalya'nın Trieste kentine ulaşan Ege Vapuru'ndan inen Türk heyeti, 11 Ekim günü Budapeşte'ye ulaşmıştı. Macaristan Başbakanı Kont Karolyi ve Macaristan Dışişleri Bakanı Valko tarafından karşılanan Türk heyetini, resmi temaslarının ardından İtalya'nın Venedik Limanı'ndan 17 Ekim 1931 günü Türkiye'ye getiren yine Ege Vapuru olmuştu.

### Atatürk'ün Ege Vapuru'yla yurt gezileri

Turhal ve Amasya seyahatlerini tamamlayan Gazi Atatürk, 22 Kasım 1930 Cumartesi günü trenle Samsun'a geldi. Samsun'da valiliği ziyaret eden ve yetkililerden bilgi alan Atatürk, 26 Kasım 1930 Çarşamba günü Ege vapuruyla Trabzon'a gitti. Mustafa Kemal Atatürk'ün deniz seyahatleri sırasında çekilen ender videolarından biri bu anlara ait. Yakın arkadaşları Salih Bozok, Kılıç Ali, Cevat Abbas Gürer ve Başyaveri Rusuhi Savaşçı ile Ege Vapuru'nun güvertesinde görülen Atatürk'ün neşeli ve mutlu görüntüsü Kültür ve Turizm bakanlığı tarafından yayınlandı.

Trabzon'un dar sokaklarından inen halk, şehri bayram yeri yapmıştı. Kurucu Önder'in geleceğini haber alanlar sabahın ilk saatlerinden itibaren köylerden ve kasabalardan akın etmişti Trabzon'a. Vali ve belediye yetkilileri Atatürk'ü karşılamak için Yoroz'a doğru

denize açılırken Ege Vapuru limana yaklaştı. Büyük bir sevinçle karşılanan lider, İçişleri Bakanı Şükrü Kaya ve Başyaver Rasuhi beyler ile Türk Ocağı'na hareket etti. Atatürk ile Trabzon'a gelenler arasında Trabzon Milletvekili Hasan Saka, Kütahya Milletvekili Recep, Gaziantep Milletvekili Kılıç Ali, Afyon Milletvekili Ruşen Eşref, Bolu Milletvekilleri Falih Rıfkı ve Cevat Abbas, Yozgat Milletvekili Salih, Aydın Milletvekili Reşit Galip, Memduh Şevket, Sağlık Bakanlığı Müsteşarı Hüsameddin, Ticaret Bakanlığı Müsteşarı Şefik, Adalet Bakanlığı Müfettişi Ferid, Mülkiye Müfettişi Necati, Milli Eğitim Müfettişi Hasan Ali, Maliye Müfettişi Nedim, CHP Başkatibi Ziya, İstanbul Liman Şirketi Müdürü Hamdi, Anadolu Ajansı'ndan Kerameddin beyler bulunuyordu. Trabzon Belediye Meclisi'ne seçilen üç kadın üyeyi kabul eden Mustafa Kemal, kendilerini tebrik etmişti. Trabzon halkının gösterdiği candan sevgi Mustafa Kemal'i mutlu etmişti. Atatürk, 29 Kasım 1930 Cumartesi günü aynı vapurla Trabzon'dan İstanbul'a hareket etti.

**Yoğun sis İstanbul Boğazı geçişine izin vermedi**

1 Aralık 1930 gecesi İstanbul'a gelen Ege Vapuru, yoğun sis nedeniyle İstanbul Boğazı'na giremedi. Büyükdere önlerinde demirleyen vapur ancak sabah hareket edebildi. Dolmabahçe Sarayı önlerine gelen vapuru, Peyk-i Şevket torpidobotu top atışlarıyla selamladı. Atatürk, kendisini karşılamaya gelenlerle vapurda görüştü ve Ankara Motoru'yla Dolmabahçe Sarayı'nın rıhtımına çıktı.

3 Ocak 1931 Cumartesi günü Ege vapuruyla İstanbul'dan Mudanya'ya giden Atatürk, geceyi gemide geçirdi. Karayoluyla Bursa'ya giden Atatürk valilik, belediye başkanlığı, Türk Ocağı ve tümen komutanlıklarını ziyaret etti. Gece 23.00'da Ege Vapuru'yla Mudanya'dan Derince'ye geldi ve trenle Ankara'ya gitti. Mustafa Kemal Atatürk, büyük güçlüklerle inşa ettiği Cumhuriyet rejiminin Anadolu'daki yansımalarını ve inkılapların ülkede ne ölçüde benimsendiğini görmek için Ege Vapuru'yla Antalya ve Mersin'i ziyaret etmişti.

8 Şubat 1931 günü karayoluyla Balıkesir'den İzmir'e gelen Atatürk, 16.25'te Ege Vapuru'yla İzmir'den Antalya'ya hareket etti. İzmir Limanı'nda bulunan Mecidiye kruvazörü Atatürk'ü top atışıyla uğurladı. 10 Şubat 1931 günü Antalya'ya ulaştı. Antalya'nın ileri gelenleri Ege Vapuru'na çıktı. Atatürk, öğleden sonra bir deniz

vasıtasıyla rıhtıma gelirken toplanan halkın ilgisiyle karşılaştı. Antalya Alay Karargahı'na giden Atatürk, hükümet konağında Antalya Valisi ile görüştü. Memleket sorunlarını dinleyen büyük lider Ege Vapuru'na döndü. 11 Şubat 1931 günü Antalya'dan Mersin Taşucu'na Ege Vapuru'yla geldi ve Silifke'ye otomobille gitti. Tekrar Taşucu'na dönen Atatürk, Ege Vapuru'yla Mersin'e 12 Şubat 1931 günü ulaştı.

**Mersin ziyareti**

Ege vapurunun Mersin Limanı'na gelmesi üzerine Adana ve Mersin milletvekilleri, Halk Fırkası reisleri ve fırka kumandanı vapura çıkarak Gazi'yi selamlamıştı. Öğle yemeğini vapurda yiyen Gazi Atatürk, saat 14.00 civarında halkın alkışları arasında Mersin'e ayak bastı. Mersin Limanı'nda Gümrük İskelesi'nden karaya çıkan Mustafa Kemal, yaya olarak yol boyunca halkla sohbet etmişti.

Önce hükümet binasına gitmiş; şehir işleri, iktisadi durum, ihtiyaçlar üzerine bilgi almış, daha sonra partiyi, Gençler Birliği ile Türk Ocağını ziyarete etmişti. İki gençlik kuruluşunun birleşmesine ilişkin şunları söylemişti: "*Gençler Birliği ve Türk Ocağı'nda da azalarla görüşmüşler ve Türk Ocakları arasında ocağın esas programını ifade eden üçüncü maddeyi hatırlatarak aynı maksat için çalışan gençlerin ayrı bir teşekkül hâlinde kalmalarının doğru olmadığını, bütün bilgi ve çalışma vasıtalarının bir noktada teksifi için Gençler Birliği'nin Ocağa iltihakının muvafık olacağını beyan buyurmuşlardır.*"

Belediye seçimleri hakkında bilgi alan Atatürk, aynı gün garda bekleyen özel trenle Malatya'ya hareket etti. Atatürk gemi seyir defterine şunları yazmıştı:

"*Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Ege Vapuru*

*Mersin/12 ŞUBAT 1931*

*1930 senesi nihayetlerinde Marmara ve Ege Denizi ve Akdeniz sahilleri tetkik seyahatlerini Ege Vapuru'yla yaptım. Vapurun seyrüseferde ve her türlü hizmetlerde gösterdiği kabiliyetten dolayı Seyrüsefain Umum Müdürü Sadullah Bey'i tebrik ve vapurun süvarisi zabitan ve bütün efradını takdir ederim.*"

Atatürk'ün gemi anı defterine yazdığı bu yazıların orijinal sayfaları Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş Tarih ve Sanat Merkezi'nde sergileniyordu. Müze, Haziran 2011 tarihinde kapatılınca eser, Beşiktaş'taki Deniz Müzesi Komutanlığı'nda sergilenmektedir.

**Salıncakta Sallanırken Çocuklar Kadar Şendi**

Atatürk, 16 Şubat 1935 Cumartesi günü Nuri Conker, Cevat Abbas Gürer, Kılıç Ali, Orgeneral Fahrettin Altay, Profesör Afet İnan, kız kardeşi Makbule Atadan, Muhafız Alay Komutanı İsmail Hakkı Tekçe ve manevi kızı Ülkü Adatepe ile saat 17.20'de Kaptan Sait Özege idaresindeki Ege Vapuru'na bindi. Bu seyahatte Ege Vapuru'na Adatepe ve Zafer Destroyeri refakat etti. Atatürk, 17 Şubat 1935 günü İzmir'e gitmek üzere Zafer destroyerine binerek Alanya'ya gitti. 18 Şubat Pazartesi günü Atatürk'e refakat edenlerin de içinde bulunduğu Ege Vapuru, 19.00 sıralarında Antalya Limanı'na demirledi. 19 Şubat 1935 Salı günü Ege Vapuru'na binen Atatürk, saat 22.30'da Taşucu'na doğru yola çıktı.

20 Şubat 1935 Çarşamba günü Taşucu'na gelen Atatürk, kara yoluyla Silifke'ye geçti. Halkın coşkuyla karşıladığı Atatürk, Taşucu'na gitti. Ege Vapuru'yla 21 Şubat 1935 Perşembe günü saat 07.00'da Mersin Limanı'na geçti. Ege Vapuru saat 18.00'da Fethiye'ye hareket etti. 22 Şubat 1935 Cuma günü Fethiye'ye gelen Atatürk, Kayaköy ve çevredeki adaları gezdi. Gazi, 23 Şubat 1935 Cumartesi

günü Marmaris'e yol alırken gemiden çıkmadı. 24 Şubat 1935 Pazar günü Ege Vapuru Marmaris'ten İstanbul'a doğru yol aldı. 25 Şubat 1935 Pazartesi günü İstanbul'a gelen Atatürk, iki gün dinlendikten sonra 27 Şubat 1935 Çarşamba günü trenle Ankara'ya döndü. Mustafa Kemal Atatürk'ün Ege Vapuru'nda manevi kızı Ülkü Adatepe ile salıncakta sallandığı fotoğraf, 17 Şubat 1935 günü Antalya seyahati sırasında çekilmiştir.

**Ege Vapuru'ndaki balolar**

17 Temmuz 1935 günü Moda Deniz Kulubü'nün düzenlediği yelken yarışlarını Ertuğrul yatından izleyen Atatürk, kulübün Ege Vapuru'nda düzenlediği baloya katılmıştı. 10 Ağustos 1936 tarihinde de aynı balo yine Ege Vapuru'nda Atatürk'ün katılımıyla düzenlenmişti.

**Mudanya'dan getiren de Ege Vapuru'ydu**

3 Şubat 1938 günü Bursa'dan Mudanya'ya gelen Atatürk, şehirde pek çok yeri dolaştı. Atatürk'e Başvekil Celal Bayar, İktisat Vekili Şakir Kesebir, İçişleri Bakanı (Dahiliye Vekili) ve Parti Genel Sekreteri Şükrü Kaya eşlik etti. Heyet Mudanya'da öğleden sonra Ege vapuruna binerek İstanbul'a hareket etti. Atatürk, Moda açıklarında bekleyen vapurda geceyi geçirdi. İstanbul Valisi Muhittin Üstündağ ve İstanbul Garnizon Komutanı Cemil Cahit Toydemir, Gazi'yi vapurda ziyaret etti. 4 Şubat 1938 öğle saatlerinde Başvekil Celal Bayar, Dahiliye Vekili Şükrü Kaya, İktisat Bakanı Şakir Kesebir, Salih Bozok, İsmail Müştak Mayakon, Doktor Ziya ve Doktor Şakir Ahmet ile Dolmabahçe'ye gidildi.

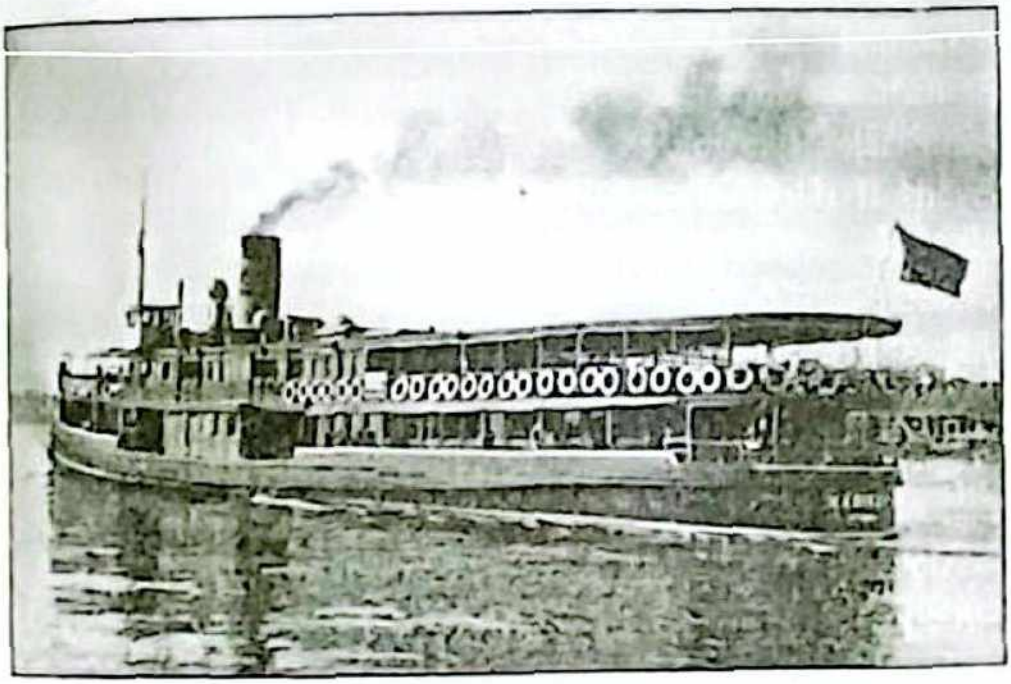
**İran şahını gezdiren de Ege Vapuru'ydu**

Gelişen Türkiye'yi görmek isteyen İran Şahı Rıza Pehlevi, 10 Haziran 1934 günü Türkiye'ye giriş yapmıştı. Iğdır, Kars, Erzurum, Bayburt, Gümüşhane, Samsun, Trabzon, Ankara, Eskişehir, Afyon, Uşak, İzmir, Balıkesir kentlerini dolaşmıştı. Bu kentlerin bazılarında kendisine Mustafa Kemal Atatürk eşlik ederken, Çanakkale'ye Gülcemal Vapuru'yla gidilmişti. 26 Haziran'da İstanbul'a gelen İran Şahı Rıza Pehlevi, 1 Temmuz Kabotaj Bayramı etkinliklerini izlerken hayranlığını dile getirmişti. Fener alayının öncesinde 20 bin

İstanbullunun kutladığı Kabotaj Bayramı sırasında İran şahının onuruna bir geçit töreni düzenlendi. Türkiye'nin doğu sınırından başlayan seyahatinde, kara ve demir yollarını kullanarak Türkiye'yi dolaşan İran Şahı Pehlevi, dönüş için yine deniz yolunu seçmişti. Üç haftalık oldukça uzun sayılacak vaktini Türkiye'ye ayıran Şah, 2 Temmuz 1934 günü ülkesine dönmek için Ege Vapuru'na bindi. Trabzon'dan karayoluyla ülkesine döndü.

***Ege Vapuru:*** *1908'de Hollanda'da Tabanan N.V. Rottendamasche Lloyd'da yolcu ve yük gemisi olarak yapıldı. 5.275 groston ağırlığında, 121 metre uzunluğunda ve 15 metre genişliğindeydi. 3 silindirli makinesinin gücü 4.700 beygirdi. Atatürk'ün en çok bindiği ve sevdiği vapurdu. Süvarisi Sait Kaptan, Soyadı Kanunu'yla Özege soyadını aldı. Sait Kaptan daha sonra Savarona'nın süvariliğine (Kaptan) getirildi. Yıllarca iç hatlarda çalıştırılan Ege, 1951 Haziran'ında arızalandı. Bir süre Haliç'te bağlı kaldıktan sonra sökülmek üzere Cenovalı hurdacılara satıldı.*

# YURT GEZİSİNİN DÖNÜŞÜNDE KADIKÖY VAPURU KARŞILAMIŞTI



# KADIKÖY

Binlerce yıl önce Kadıköy'ü kuranlar, "Bakır ülkesi" demişti ona. Kimisi de günümüzün Avrupa yakası dururken, kim gidip de tam karşısına yerleşir ki diye şaşkınlığa düşmüş ve adının açılımına, "Körler ülkesi"ni layık görmüşlerdi, hikâye bu ya. Oysa Kadıköy hep güzeldi, onda yaşayan, onunla yaşayan bir daha vazgeçemezdi kolay kolay. Kadıköy Vapuru da pek havalıydı, yıllarca Kadıköy-Haydarpaşa-Kadıköy ile Köprü-Adalar-Yalova arasında yüzüp durdu. Biriktirdiği anılardan bazılarında ise kurucu liderimiz Atatürk vardı.

Kurduğu Cumhuriyet'in Anadolu insanında nasıl ışıldadığını görmek isteyen Atatürk, 17 Kasım 1930 günü Kayseri'den başlayacağı bir yurt gezisine çıkmıştı. Ankara'dan hareket eden Mustafa Kemal Kayseri, Sivas, Tokat, Turhal ve Amasya'nın ardından Samsun'a geldi. Samsun'dan Ege Vapuru'yla Karadeniz'e açılan Atatürk, Trabzon'a gelerek kentte iki gün incelemelerde bulundu. 1 Aralık günü yine Ege Vapuru'yla İstanbul'a gelen Cumhurbaşkanı Atatürk, birkaç gün dinlendikten sonra çok sevdiği Yalova'ya deniz yoluyla gitmek istedi.

Bugünkü Yalova şehir merkezinden 12 km uzaklıkta iki dağ arasındaki vadide uzanan Termal ilçesindeki kaplıcaların tarihi, Bizans İmparatoru Constantinus'a kadar uzanır. Antik dönemde Pitiya

olarak bilinen bölgede kurulu kaplıcalar, Bursa'daki benzerleri nedeniyle Osmanlı döneminde çok ilgi görmedi. 19. yüzyılda Sultan Abdülmecit'in annesi Bezm-i Alem Valide Sultan'ın romatizmalarına şifa bulması üzerine tekrar ünlenen Yalova kaplıcalarının ilk su tahlillerini de bu dönemde yapıldı. Balkan Savaşları, Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Mücadelesi sırasında kaderine terk edilen termal kaplıcalarının kaderi, 19 Ağustos 1929 tarihinde Mustafa Kemal Atatürk'ün ziyaretiyle değişti.

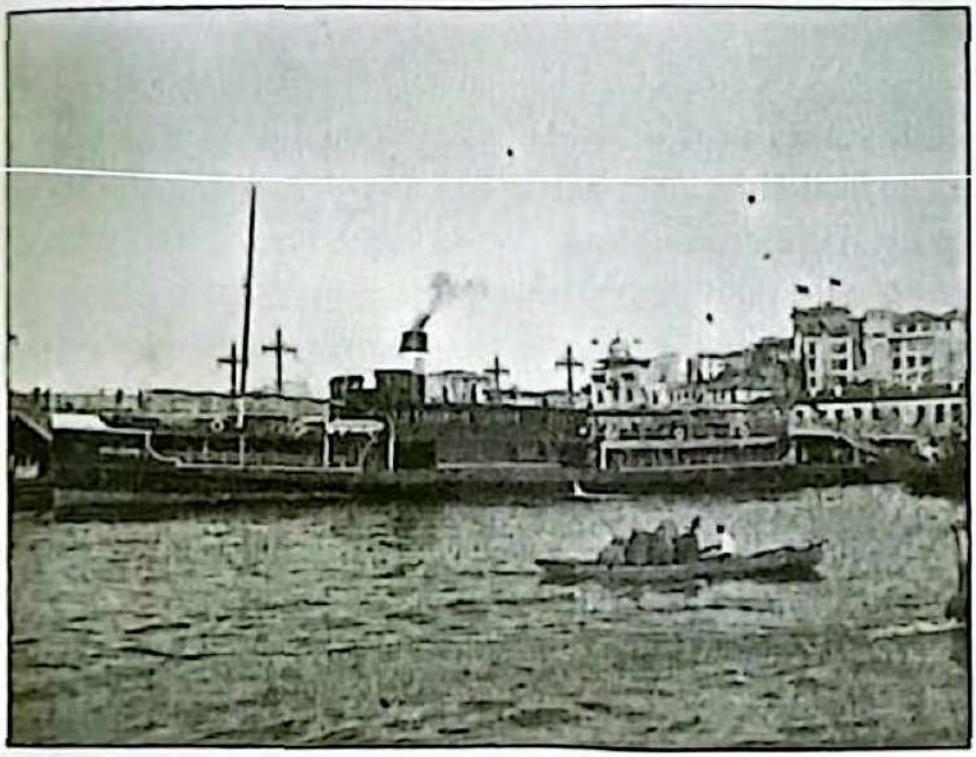
**Yalova, suyun iyileştirici gücünü hissettirmeli**

Cumhurbaşkanı Atatürk, aslında Yunanistan'dan gelen mübadillerin bulunduğu kampları ziyaret etmek için Yalova'ya gelmişti. Çok beğendiği tesislerin yenilenmesini isteyen Büyük Önder, dönemin Seyr-i Sefain İdaresi Umum Müdürü Sadullah Güney'i görevlendirdi. İstanbul'a yakınlığının stratejik bir avantaj olduğunu düşünen Atatürk, termalin sağlık merkezi ve su şehri olmasını hedeflemişti. Atatürk'ün emri üzerine kaplıcalar hızla yenilendi, idari yönden güçlendirilmesi için Yalova, İstanbul'a bağlandı. İstanbul-Yalova arasında vapur seferleri de Atatürk'ün emriyle başladı. Sabah saatlerinde İstanbul'dan kalkan vapurlar, öğleden sonra Yalova'da oluyordu. Öğleden sonra Yalova'dan kalkan vapurlar ise akşamüzeri İstanbul'da oluyordu.

Kadim Anadolu'nun şifa geleneğini ve suyun dinlendirici etkisini çok seven Atatürk, dinlenirken bile yurt sorunlarını çözmek için fikirler üretiyordu. Vatanının kıyılarını gözlemlemek isteyen Atatürk'ün Yalova seyahati için Kadıköy Vapuru hazırlanmıştı. 4 Aralık 1930 sabahı Seyri Sefain İdaresi'ne ait Kadıköy vapuruna binen Büyük Önder Atatürk ve beraberindekiler, güzel bir deniz yolculuğuyla Yalova'ya gitti. Akşama kadar kaplıcaların iyileştirici gücünü yaşayan Cumhurbaşkanı Atatürk, gece geç saatlerde yine Kadıköy vapuruyla İstanbul'a geri döndü.

**Kadıköy Vapuru:** 1912 yılında Fransa-Marsilya'da yapılan Kadıköy vapuru, yıllarca Kadıköy-Haydarpaşa-Kadıköy, Köprü-Adalar-Yalova arasında çalıştı. Çift pervaneli ve 61 metre boyundaki vapura 1965 yılında yeni kazan konuldu. 1 Mart 1966 günü, Karaköy'de bekleyen vapurda yangın çıktı. 54 yaşındaki gemi aynı yıl hurdaenkaz olarak satıldı.

# KISA AMA NEŞELİ SEYAHATLERİN HATIRASI KALAMIŞ VAPURU

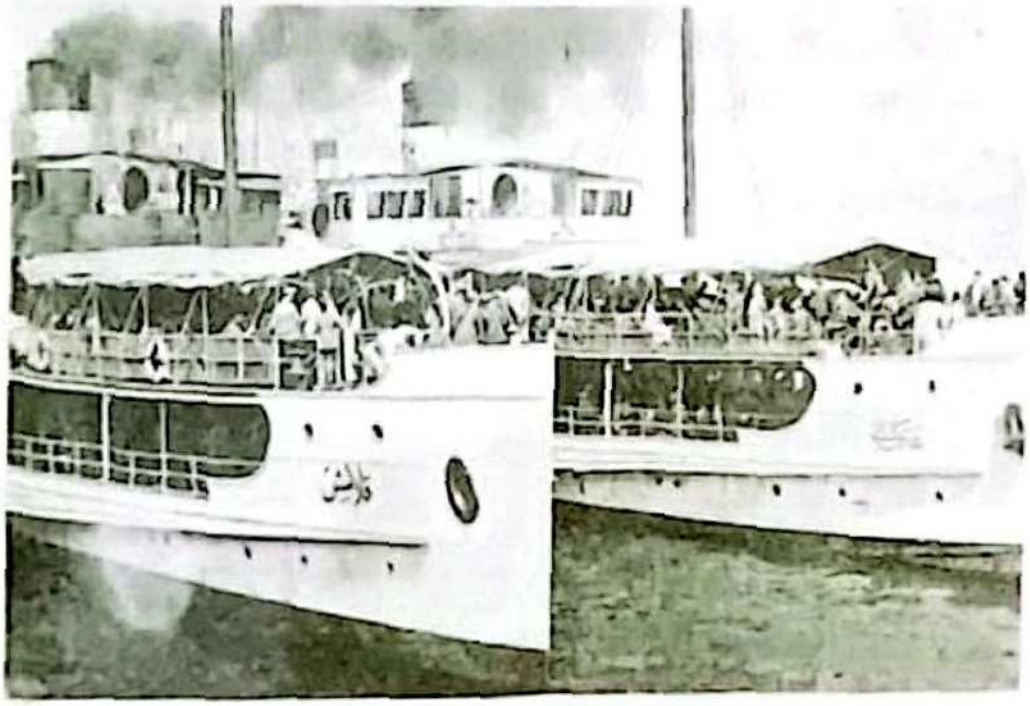


# KALAMIŞ

İstanbul Boğazı'nın beyaz martılarından biriydi Kalamış Vapuru. Kalamış, doğmadan bir sene önce yani 1927'de Kalamış Koyu'ndaki Belvü Gazinosu'na gelmişti Atatürk. Deniz Kızı Eftalya Hanım'ın söylediği şarkıları, sandallarıyla sahili dolduran yüzlerce Kadıköylü eşlik etmiş ve eğlenmişti. "Bir tatlı hüzün almaya geldim Kalamış'tan" ise Atatürk'ten çok sonrası, 1950'li yıllarda nihavend bir şarkıya dönüşecekti.

Gazi Mustafa Kemal, günümüzdeki adıyla Şehir Hatları olarak bilinen işletmenin vapurlarıyla İstanbul limanları arasında yolculuk yapmayı severdi. Deniz sevgisi mutlak olan Büyük Önder'in, bu seyahatlerde kullandığı gözde vapurlardan biri de Kalamış'tı. Yurdu kurtardıktan sonra ulusuna yepyeni bir istikamet veren Atatürk, mavinin her tonunu buluşturan İstanbul'da beyaz kuğulardan biri olan Kalamış Vapuru'yla da seyahatler yapmıştı.

Başkent Ankara'dan 30 Nisan 1934 günü trenle yola çıkan Atatürk'e, Başbakan İsmet İnönü eşlik etmişti. İstanbul'a ulaşan Atatürk, 1 Mayıs'ta İnönü'yle, Kemalettin Sami Paşa ve Derviş Paşa'nın



kabirlerini ziyaret etti. Atatürk, İstanbul'dan Yalova'ya giderek bir süre dinlenmek isteğinde Kalamış Vapuru hazır edildi. 2 Mayıs günü Kalamış Vapuru'na binen Atatürk, İstanbul'dan Yalova'ya gitti. Üç gün dinlendiği Yalova'dan, 5 Mayıs Cumartesi günü yine Kalamış vapuruyla Derince'ye gitti.

**Yine Yalova'ya, yine Kalamış vapuruyla gitmişti Büyük Önder**

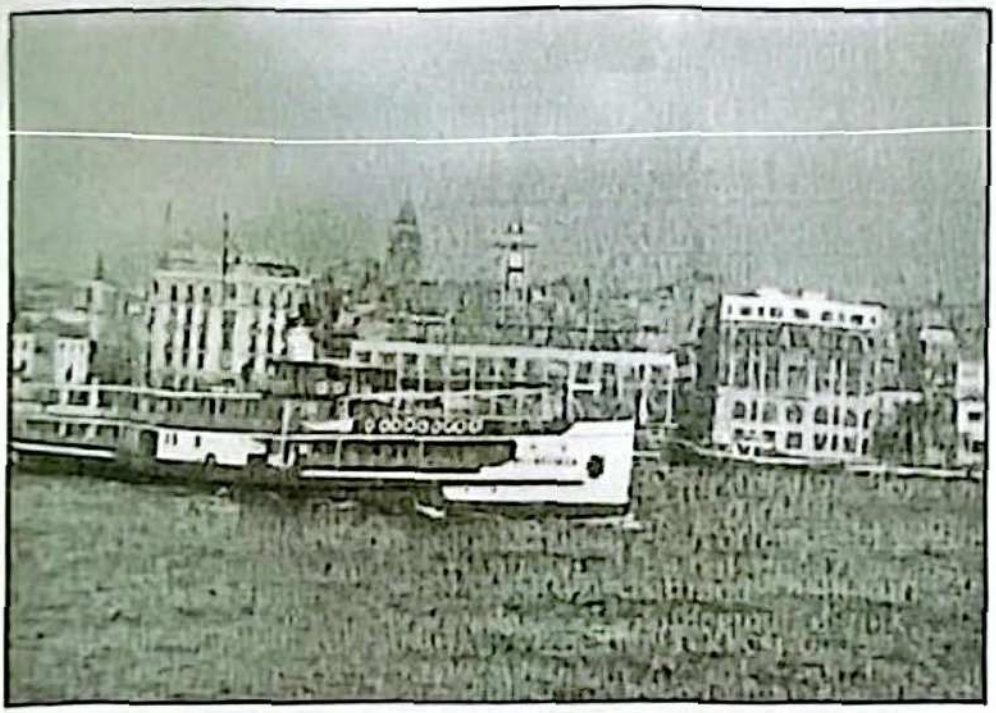
Atatürk, bir başka Yalova seyahati için de Kalamış vapurunu kullandı. 23 Mayıs 1935 günü Kalamış vapuruna binen Atatürk, İstanbul'dan Yalova'ya gitti. Türk tarımının gelişmesini, halkın tarım ekonomisinden daha çok pay almasını isteyen Atatürk, üç gün kaldığı Yalova'da Baltacı ve Millet çiftliklerini gezmişti.

**Gökyüzündeki sürpriz Sabiha Gökçen'den**

Cumhurbaşkanı Atatürk, 6 Haziran 1936 günü Kalamış vapuruyla Mudanya'ya, ardından da karayoluyla Bursa'ya gitmişti. Ertesi gün gerçekleşen dönüş yolculuğunda Kalamış vapurunun üzerinde uçan Sabiha Gökçen, hoş bir sürpriz yapmıştı. Bursa'nın mavi gökyüzünde uçağından manevi babasına el sallayan Gökçen'i, Büyük Önder vapurun üst güvertesinde karşılamıştı. Atatürk, 1 ve 11 Ocak 1937 günlerinde Haydarpaşa İskelesi'nden Kalamış vapuruna binmişti. 21 Ocak 1938 günü Atatürk, Başvekil Celal Bayar ve Dahiliye Bakanı Şükrü Kaya ile bindiği trenle Derince'ye gelmişti. Üç devlet adamı Kalamış vapuruyla Yalova'ya gitti.

**Kalamış Vapuru:** 1928 yılında Marsilya'daki Chantier de Provance Port de Bouc Tersanesi'nde yolcu vapuru olarak yapıldı. Vapur, 699 groston ağırlığında, 61,2 metre uzunluğunda, 9,2 metre genişliğinde ve 3,3 metre su çekimindeydi. Her biri 350 beygir gücünde iki adet buhar makinesi vardı ve çift uskurluydu. Kalamış, kardeşi Heybeliada'dan 21 yıl önce emekli oldu. 1967'de kadro dışı bırakıldı ve sonra satıldı.

## YAKIN TARİHE KADAR KULLANILAN VAPUR: HEYBELİADA



# HEYBELİADA

Atatürk'ün kullandığı vapurlardan olan Heybeliada, ikizi Kalamış'tan daha uzun bir ömür sürdü. İstanbul'un eski simgelerinden biri de yandan çarklı vapurlardı. Heybeliada, ada ismini taşısa da Melih Cevdet Anday'ın şiiri, Sezen Aksu'nun şarkısında olduğu gibi, yandan çarklı değildi. Ama yaşamı boyunca, her gece mehtaba çıkmasını bildi, neşe dolan sandalların arasından geçerek.

**AKAY: Adalar, Kadıköy, Anadolu ve Yalova**

AKAY adlı deniz seferi işletmesi, 1933 yılında 2248 sayılı kanunla, Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi çatısı altında kurulmuştu. Adalar, Kadıköy, Anadolu ve Yalova'nın baş harflerinden oluşan AKAY, İstanbul ve civarındaki iç hatlarda yolcularına hizmet veriyordu. Heybeliada vapurunun, birçok kaynakta AKAY Vapuru olarak karşımıza çıkmasının sebebi de budur.

**Son üç yılında tanışmıştı Heybeliada vapuruyla**

Heybeliada, Atatürk'ü ömrünün son yıllarında, 1936, 1937 ve 1938 yıllarında konuk etmişti. 10 Mart 1936 günü Başbakan İsmet İnönü, İktisat Bakanı Celal Bayar, Dahiliye Bakanı Şükrü Kaya ve Cumhurbaşkanı Atatürk, Dolmabahçe Sarayı'ndan Heybeliada Vapuru'na binerek Haydarpaşa İskelesi'ne geldi. Atatürk'ün özel treni, devlet adamlarını Ankara'ya götürmüştü.

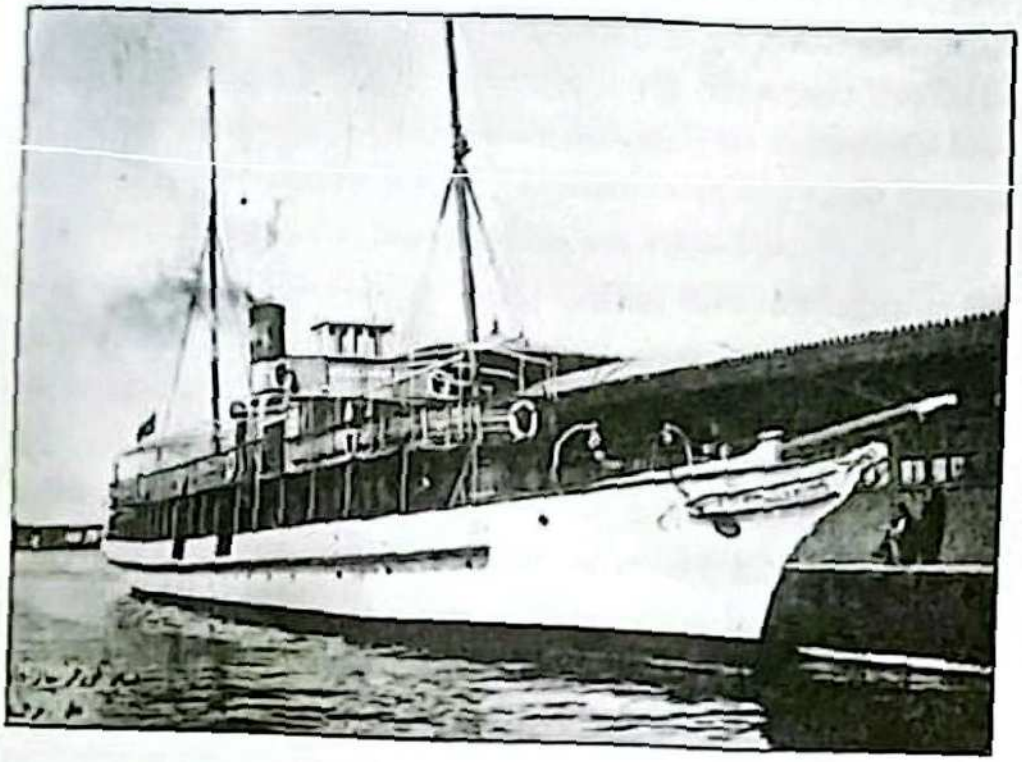
**Türk zaferi Montrö aynı günlerde kazanılmıştı**

Takvimler 29 Temmuz 1936 gününü gösterdiğinde ise Dolmabahçe Sarayı rıhtımına yanaşan Heybeliada, büyük bir Türk zaferinin kutlanmasına tanıklık edecekti. Genç Türkiye Cumhuriyeti'nin uluslararası diplomaside kesin zaferi olarak tarihe geçen Montrö Türk Boğazlar Sözleşmesi, 24 Temmuz 1936 tarihinde imzalanmıştı. Heybeliada ile Haydarpaşa'ya geçen Cumhurbaşkanı Atatürk, Montrö'nün

gururunu TBMM'de paylaşmak için olağanüstü çalışmalara katılmak üzere Ankara'ya gitti. 4 Ağustos 1936 günü ise Cumhurbaşkanı Atatürk, Dahiliye Bakanı Şükrü Kaya ve Londra Büyükelçisi Fethi Okyar ile Büyükada'ya gitmişti. Heybeliada, Büyükada'da bulunurken açıkta bulunan Yavuz zırhlısı ve Hamidiye kruvazörü top atışlarıyla Atatürk'ü selamladılar. Aynı gün Atatürk, Florya deniz köşküne Heybeliada ile geçti. 28 Şubat 1937'de Atatürk, Heybeliada Vapuru'na binerek Yalova'ya gitti, gezisinin ardından da yeniden Dolmabahçe Sarayı'na döndü. 21 Ocak 1938 Cuma günü trenle Derince'ye gelen Atatürk, Heybeliada Vapuru'yla yine Yalova'ya gitmişti. 10 Mart 1937 günü Do'mabahçe Sarayı'na yanaşan Heybeliada, Atatürk ve kız kardeşi Makbule Atadan'ı Ankara'ya gitmek üzere Haydarpaşa'ya taşımıştı. Çalışmalarını Dolmabahçe Sarayı'nda sürdüren Atatürk, 25 Şubat 1938 günü Balkan Konseyi toplantısında devlet temsilcilerini kabul etmek için Ankara'ya gitmek üzere Heybeliada Vapuru'yla Haydarpaşa'ya gitti.

**Heybeliada Vapuru:** 1928 yılında Fransa'nın en önemli liman kenti Marsilya'da, Chantier de Provance Port de Bouc Tersanesi'nde yolcu vapuru olarak yapıldı. Kalamış Vapuru'nun kardeşiydi. 699 groston ağırlığında, 61,2 metre uzunluğunda, 9,2 metre genişliğinde ve 3,3 metre su çekimindeydi. Her biri 350 beygir gücünde iki adet buhar makinesi vardı ve çift uskurluydu. 1958 yılı yazında, Haliç Köprüsü'nde bağlıyken çıkan yangında hasar almıştı. 30 yaşındaki vapur onarılarak tekrar hizmete döndü. İkinci bahar, 30 yıl daha sürdü. Heybeliada, 60 yıllık görevini, 1988 yılı sonlarında tamamladı ve hizmet dışı bırakıldı. Vapur, 1991 yılında Aliağa'da söküldü.

# DENİZALTININ BATIRDIĞI VAPUR: ÇANKAYA



# ÇANKAYA VAPURU

Dile kolay, bir değil iki kez batan gemiydi Çankaya. Güzel, zarif ve kısmetsiz vapur, birçok görev üstlendi 56 yıllık ömrü boyunca. Günü geldi buharlı yük gemisi oldu, kimi zaman yelkenli yat oldu, kâh silahlı muhabere gemisi oldu, kâh yolcu vapuru. Ulu Önder Atatürk'ü de gezdiren de oydu, Beyaz Rusları Türkiye'ye getiren de. Çankaya'nın öyküsü başlı başına büyük bir maceraydı. Mustafa Kemal Atatürk'ün kayınpederi Uşakizade Muammer Bey'in de bir dönem sahibi olduğu Çankaya'nın kaderi, Nazi zulmünden kurtulmak için Romanya'dan kaçan Yahudileri taşırken batan Struma isimli gemiyle aynı gece, aynı denizde son bulacaktı.

Adriyatik'ten Karadeniz'e kadar uzanan mavi kaftanda iz bırakan yelkenli, buharlı ve motorlu Çankaya'nın Atatürk ile hatırası duygu yüklüdür.

Çankaya Vapuru, 1886 yılında, İskoçya'da yelkenli ve buharlı kıyı yük gemisi olarak inşa edildi. İlk adı S/Y Katrena'ydı. Uzunluğu 47,07 metre, genişliği 6,43 metre, su kesimi 3,23 metreydi. 11 knots hızındaki gemi, dört yıl sonra 1890'da Rus İmparatorluk Deniz Kuvvetleri tarafından satın alındı. Yeni adı da Kolchida oldu. Rus donanmasına yıllarca uskuna, buharlı gemi ve yat olarak hizmet verdi ve 1913'te 27 gibi genç bir yaşta emekliye ayrıldı.

Ancak emekliliği kısa sürdü, Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla 1914 yılında silahlandırıldı ve Lukull adıyla muhabere gemisi oldu. Savaşın bitiminde Alman İmparatorluk Deniz Kuvvetleri için kısa süre görev yaptı. Atatürk Samsun'a çıkarken, geleceğin Çankaya Vapuru, bu kez Belarus'ta nakliye gemisi olmuştu. Kaderi, sanki onu Anadolu'ya çağırıyordu. 1920 yılında İstanbul'a Beyaz Ruslar'ı getirdi. Lukull, 15 Ekim 1921 tarihinde İtalyan buharlı gemisi Adria ile Kız Kulesi yakınlarında çarpışarak battı. İki yıl İstanbul Boğazı'nda bekleyen Lukull, nihayet 1923 yılında çıkartıldı ve yolcu-kargo gemisine dönüştürüldü. Aynı yıl Ulu Önder Atatürk'ün kayınpederi Uşakizade Muammer Bey tarafından satın alınarak İzmir'e götürüldü

Adı Çankaya oldu. Kader bir kez daha yokluyordu gemiyi, çünkü sahibi Atatürk'ün eşi Latife Uşşakî, Uşakizade Muammer Bey'in altı çocuğunun en büyüğüydü. Sakarya Savaşı'nın kazanılması üzerine İzmir'in kurtuluşunu görmek için Fransa'dan ülkesine dönen Latife Uşşakî, Gazi Mustafa Kemal Paşa ile 29 Ocak 1923 ile 5 Ağustos 1925 tarihleri arasında evli kalmıştı. Çankaya, 1925'te İzmir Liman ve Körfez İşleri İnhisarı T.A.Ş. tarafından satın alındı. 1934'te ise İzmir Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü, geminin yeni sahibi oldu.

**Atatürk, Çankaya Vapuru'na İzmir'de bindi**

Uzakdoğu'daki ülkelerle bile ilişkilerini başarıyla yöneten Atatürk, Çin Cumhuriyeti'yle imzaladığı Dostluk Antlaşması ve İtalya ile imzaladığı Ticaret Antlaşması'nın TBMM'de onaylanmasının ardından bir yurt gezisine çıktı. 7 Nisan 1934 günü, Ankara'dan trenle İzmir'e giden Atatürk, 8 Nisan'da Uşak'ta topçu birliklerini ve Salihli'de istihkam taburunu ziyaret etti. Foça'da müstakil topçu bataryalarını ziyaret eden Atatürk, eski kayınpederinin eski vapuru olan Çankaya'ya Foça İskelesi'nden bindi. Çankaya Vapuru'yla Foça'dan İzmir'e gelen Atatürk, tayyare topçu bataryası ve süvari alaylarını ziyaret için Kuşadası'na gitti. Çankaya, 1937'de motorlu kargo gemisine çevrildi ve İstanbul'daki Mehmet Kaptanoğlu ve Kardeşleri şirketine satıldı.

**SC 213 denizaltısı Çankaya'yı nasıl batırdı?**

Çankaya'nın kaderinin yakın tarihimize derin iz bırakan Struma ile kesişmesi ise zaman tünelindeki ilginçliklerden biridir.

II. Dünya Savaşı tüm hızıyla sürerken dünya deniz ticareti hız kesmişti. Sovyet limanlarını korumak için Karadeniz filosunda görev yapan SC 213, İstanbul kıyılarına kadar geliyor, tarafsızlığını korumaya çalışan Türkiye'nin karartma gecelerini gözlemliyordu. Mehmet Kaptanoğlu ve kardeşleri adına 30 ton tuğla ve 170 ton demir boruyu Varna'ya götürmek isteyen Çankaya, 23 Şubat 1942 akşamı SC 213'ün periskobunda gözüktü. Karadeniz Donanması 4. Denizaltı Filosu emrinde devriye gezen Shchuka tipi SC 213'ün komutanı Yüzbaşı Dmitry Mitrofanovic Denezhko, İstanbul Boğazının 3 mil açığında yakaladığı Çankaya'ya bir torpido gönderdi.

Torpido hedefi vurmayınca gece karanlığında yüzeye çıkan denizaltı, iki adet 45 mm topuyla yaklaşık yarım saat boyunca 55 kez ateş ederek Çankaya'yı batırdı. Savaşta tarafsızlığını sürdüren Türkiye'ye ait gemiyi batıran SC 213'ün komutanı Yüzbaşı Dmitry Mitrofanovic Denezhko, Almanya'nın stratejik malzeme akışını önlemek amacıyla Karadeniz'e giren tüm gemileri batırması yönünde aldığı emri uyguladığını açıklamıştı.

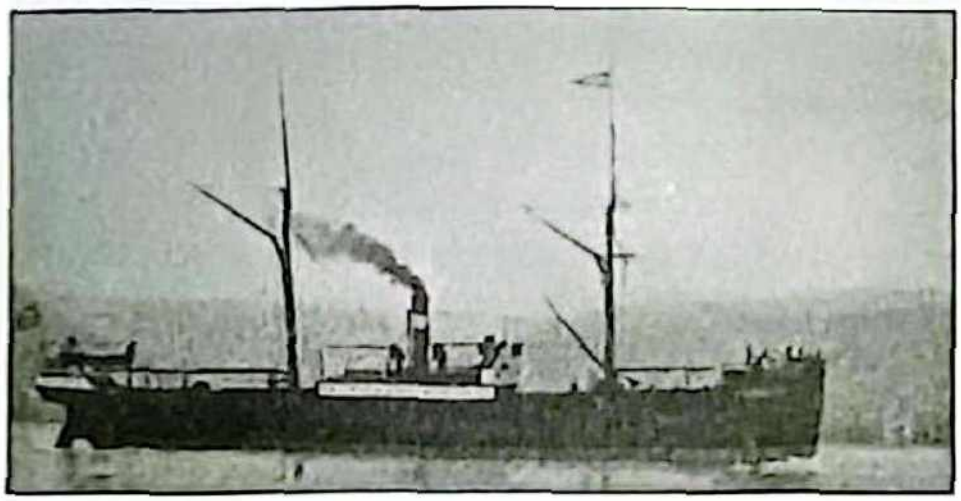
Çankaya'nın 10 kişilik mürettabatı kurtulmayı başarırken, aynı gece, yani 23 Şubat 1942 gecesi denizaltının başka bir kurbanı daha oldu. Panama bandıralı Bulgar gemisi Struma.

Romanya'daki Nazi zulmünden kaçan yaklaşık 800 Yahudi mülteciyi taşıyan Struma da SC 213'ten gönderilen torpidoyla Karadeniz'e gömülmüştü. Faciadan kurtulan tek kişi David Stoliar, Şile sahillerine çıktığında dünya çapında yankı uyandıracak insanlık dramını Türk yetkililere anlatmıştı. Katil denizaltı SC 213'ün sonu da kurbanlarına benzeyecekti. Yedi ay sonra, 28 Eylül 1942'de karakol görevini yapan SC 213, Romanya'nın Köstence Limanı açıklarında mayınlara çarparak battı. Böylece Struma ve Çankaya'yı aynı gece batıran denizaltı SC 213, avlarıyla birlikte Karadeniz'in derinliklerinde yatan avcı olarak tarihe geçti.

**Çankaya:** 1886 yılında İngiltere'ye bağlı İskoçya Glasgow'da Ramage & Ferguson Ltd. şirketi adına S/Y Katrena adıyla buharlı ve yelkenli tekne olarak yapıldı. Uzunluğu 47,07 metre, genişliği 6,43 metre, su kesimi 3,23 metreydi. 256 beygir gücünde compound 2

silindirli buhar makinesi vardı. 1911'de Tophane Rıhtımı'na bağlandı. Rus donanması için adına 23 yıl çalıştı. 1914 yılında Lukull ismiyle savaş gemisi oldu. 1919 yılında Belarus'ta nakliye gemisi oldu Lukull. Nakliye gemisi olarak kıyılarımıza geldiği 15 Ekim 1921 tarihinde İtalyan buharlı gemisi Adria ile Kız Kulesi yakınlarında çarpışarak battı. İki yıl İstanbul Boğazı'nda bekleyen Lukull, 1923 yılında kurtarıldı ve bu kez yolcu-kargo gemisine dönüştürüldü. Daha sonra tekrar yolcu ve yük gemisine dönüştürüldü ve 1920 yılında İstanbul'a Beyaz Rusları getirdi. 1921 yılında İtalyan gemisiyle çarpışarak battı ama çıkartıldıktan sonra 1923 yılında Uşşakizade Muammer Bey tarafından satın alınarak İzmir'e götürüldü. Çankaya ismiyle İzmir Körfezi'nde görev yaptı. Genel kargo gemisi olarak Varna'ya giderken Sovyet denizaltısı SC-Z13 tarafından batırıldı.

# ATATÜRK'ÜN TARIM DEVRİMİNİN ŞAHİDİ: RÜSTEMİYE

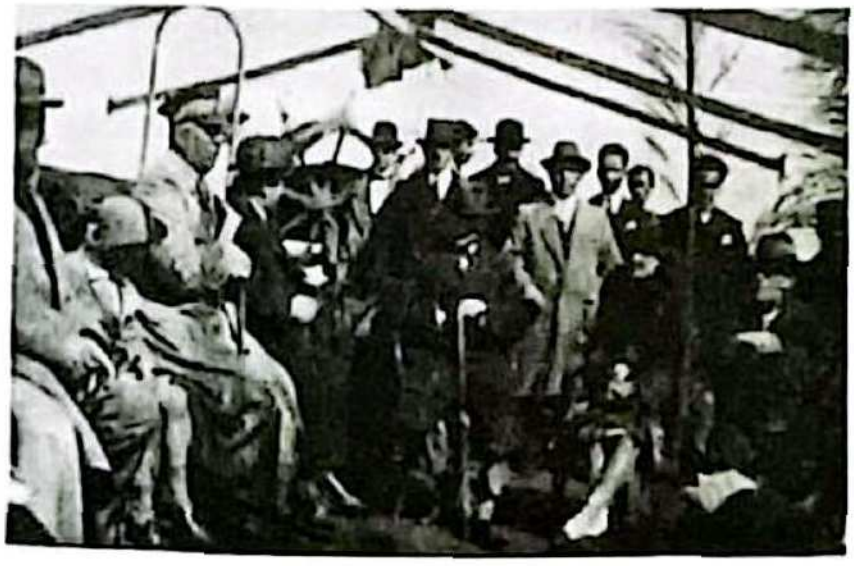


*Yağlı Boya Tablo- Erdem Cever Kolleksiyonu*

# RÜSTEMİYE

"*Hiç şüphesiz ki Antalya dünyanın en güzel yeridir*" demişti... Mustafa Kemal Atatürk. Akdeniz'in incisi Antalya'yı üç kez ziyaret etti Ulu Önder. İlk ziyaretinde Rüstemiye Vapuru'na binmişti. Rüstemiye artık ömrünün son demindeydi ve beş kez ismi değişmişti. Atatürk'e Antalya'nın güzelliklerini denizden gösteren Rüstemiye, Akdeniz'de rota tutmuştu.

Devrimlerinin mayasının tutması, Mustafa Kemal Atatürk için çok önemliydi. Anadolu seyahatlerinin tek sebebi buydu. Kurtuluş ve kuruluşun ardından gelen inkılaplarını yerinde gözlemlemek isteyen Ulu Önder, havanın soğuk olduğu bir İzmir akşamında dinlenmek için ılık Akdeniz ikliminin hüküm sürdüğü Antalya'ya gitmek istedi. Tarih, 4 Mart 1930'u gösteriyordu. İzmir'den Aydın'a trenle giden ölümsüz liderimiz, ardından sırayla Denizli, Isparta ve Burdur'a uğradı. Atatürk'e, İçişleri Bakanı Şükrü Kaya ve birkaç milletvekili eşlik ediyordu. Antalya'ya iki gün sonra ulaşan Atatürk'ün varlığı, şehirde bayram havası yarattı. Zafer takları Kepez'den kent merkezine kadar uzanıyordu. 6 Mart günü Antalya'ya varan Atatürk, halkı aralıklarla selamlarken Türk Ocağı'nda onuruna verilen davete katılmıştı.



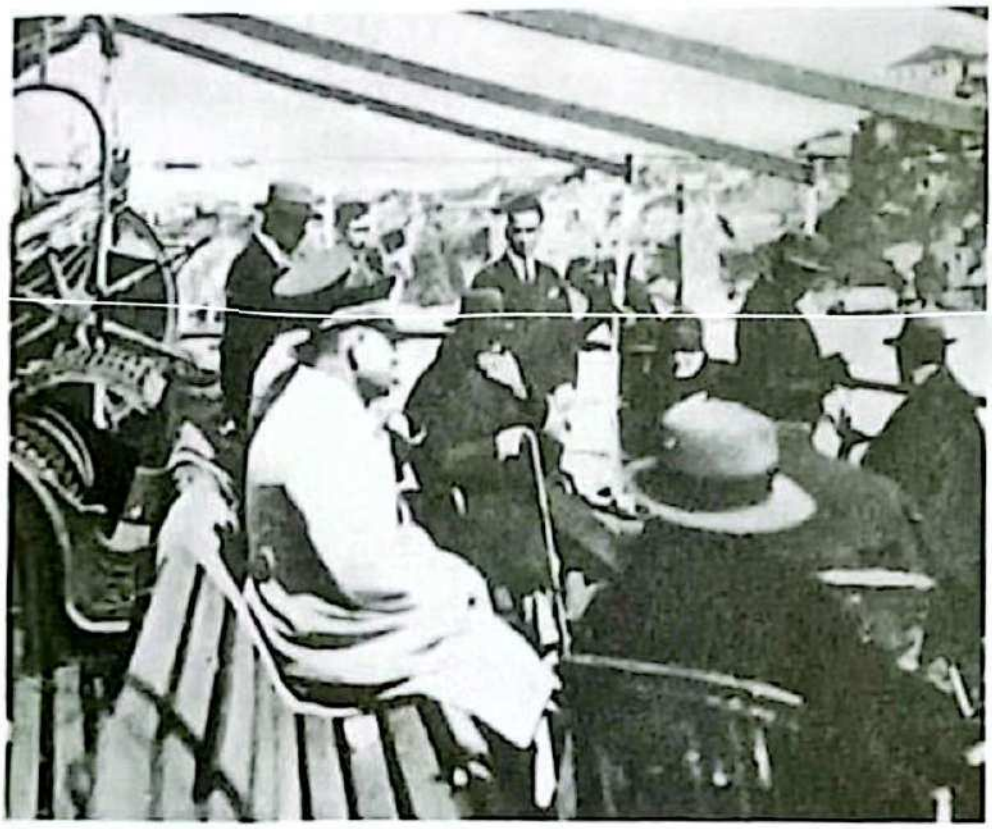
**Savaş zaferleri tarımla taçlanmalı**

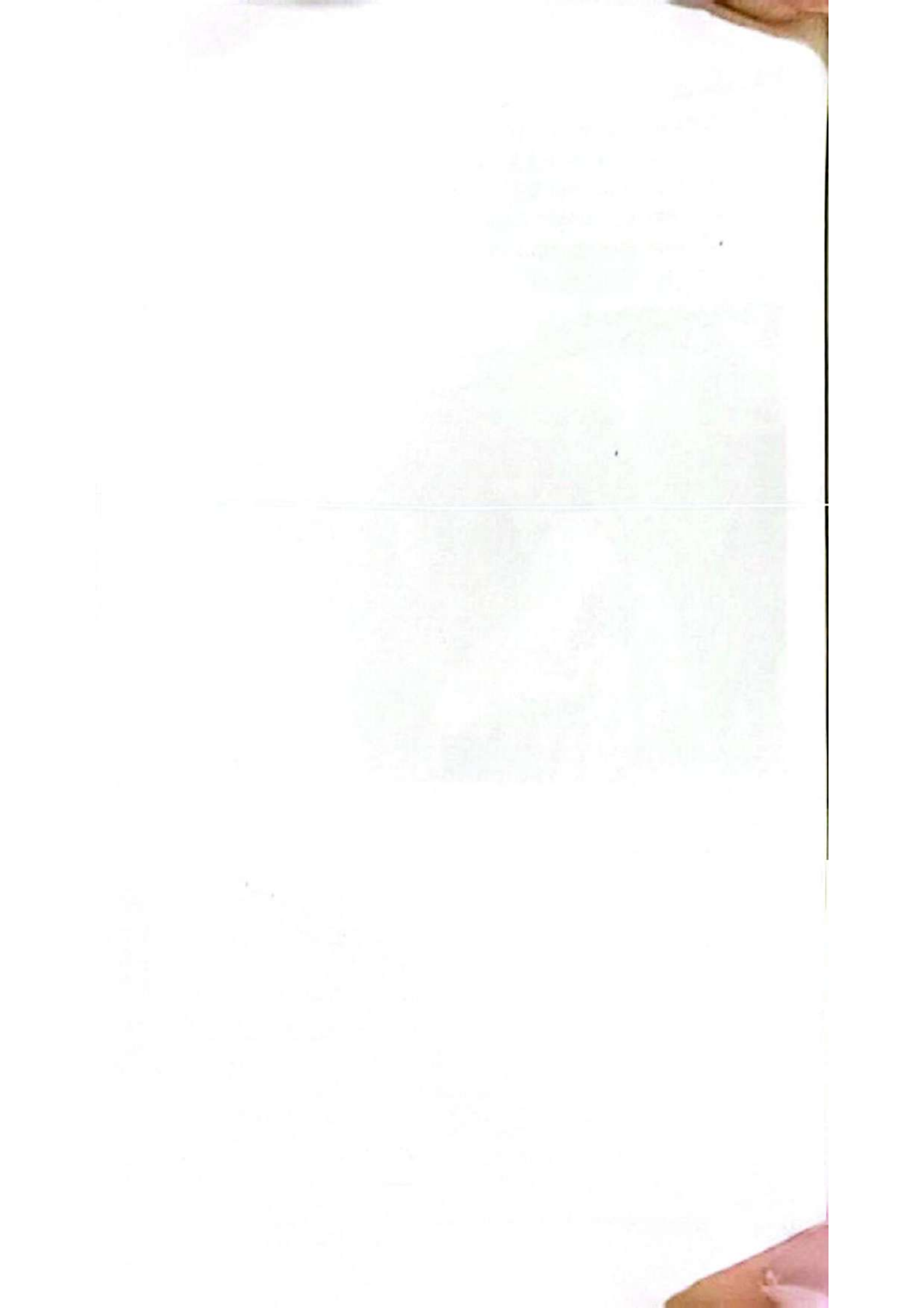
Türkiye'nin kendi kendine yeten bir tarım ülkesi olmasını hedefleyen Atatürk, 8 Mart Cumartesi günü Mursi Çiftliği'ne gitmek istedi. Atatürk, dünyanın en şanslı coğrafyalarından Anadolu'da tarımın gelişmesini ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kendi kendine yeten ülkelerden biri olmasını hedefliyordu. Cumhuriyet henüz iki yaşındayken ülkesini; sanattan, bilime, teknolojiden, sanayiye geliştirmek hatta 'muasır medeniyet seviyesine' çıkarmak isteyen Atatürk, askeri ve siyasi zaferlerini tarımla taçlandırmıştı. 1925 yılında Ankara'da bataklık ve sazlıklarla kaplı 52 bin dekarlık alanda Mustafa Kemal'in talimatıyla Gazi Orman Çiftliği kurulmuştu. Fidan yetiştiriciliğinden, bahçecilik, hayvancılık ve bağcılık gibi konularda Anadolu köylüsüne yol gösterici bir merkez olmuştu bu çiftlik. Ankara bozkırının ortasındaki bu çiftliği geliştirmek isteyen Atatürk, Mursi Bey Çiftliği'ne bu yüzden gitmişti.

Kökenleri Mısır'ın İskenderiye şehrine uzanan Mehmet Mursi Bey, uzun yıllardır bölgede pirinç tarımı yaparak ekonomiye katkı sağlıyordu. Bugünkü Antalya Limanı çevresinde pirinç tarlaları kuran Mursi Bey'in arazileri "Mursi'nin Çiftliği" olarak anılıyordu. 1950 yılında Atatürk Orman Çiftliği ismini alacak tarım merkezini geliştirmek için Atatürk bizzat çabalıyordu. Konyaaltı'ndan Arapsuyu bölgesine karayolu ulaşımı olmadığı için Gazi Paşa, Rüstemiye gemisini tercih etti. 8 Mart 1930 Cumartesi günü, saat 11.00'da Yat Limanı'ndan Rüstemiye Vapuru'na bindi Atatürk. Yanında yine Dahiliye Vekili Şükrü Kaya, Ordu Müfettişi Fahrettin Paşa, Vali Faiz Bey ve milletvekilleri vardı. Arapsuyu kıyılarına ulaşan Rüstemiye Vapuru'nu, Mehmet Mursi karşıladı. Öğle yemeğini pirinç tarımı yapılan Mursi Çiftliği'nde yiyen heyet, Antalya'nın güzelim sahillerini gezdiler, şelaleleri de denizden görme fırsatı buldular. Atatürk daha sonra Büyükbelkıs Köyü'ndeki Aspendos Antik Tiyatrosu'nu gezerken, gelişi şerefine kurulan yörük çadırlarını ziyaret etti.

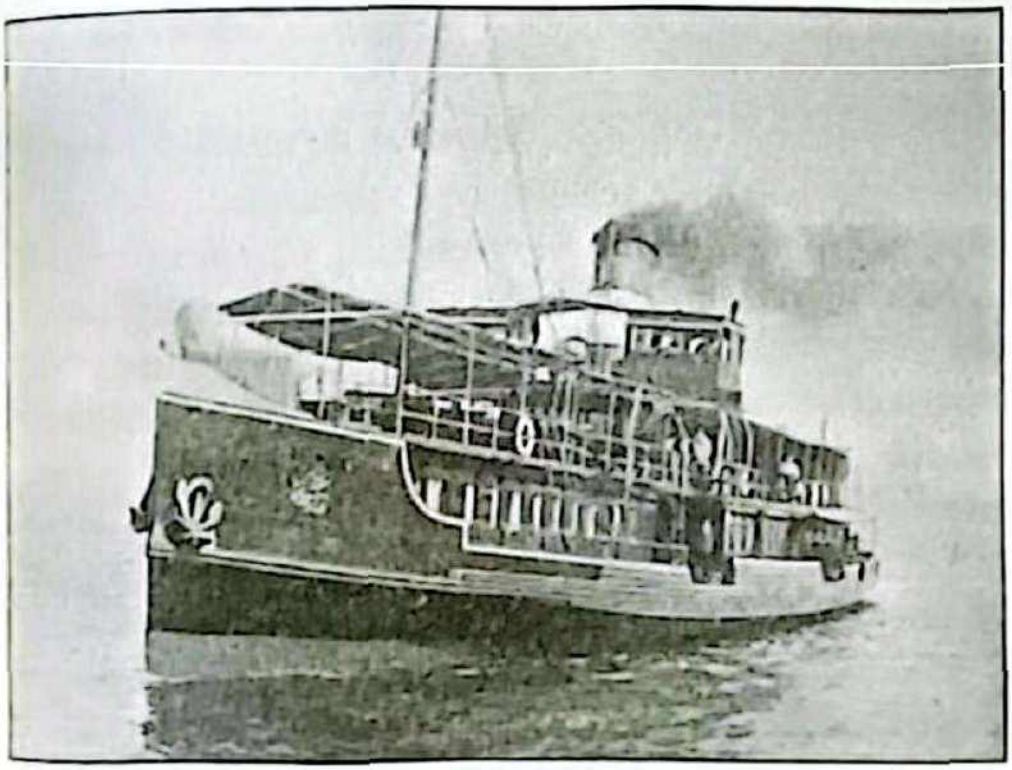
**Rüstemiye:** 1883 yılında Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'na bağlı Trieste şehrinde yapılmıştı Rüstemiye. Genel kargo gemisi kızaktayken Reka ismini aldı. 1.084 groston ağırlığında ve 624 net tondu. 67,56 metre boyundaydı, 9,45 metre enindeydi ve 6,51 metre su çekimine sahipti. 1894'te Osmanlı İmparatorluğu döneminde İzmirli Armatör Hacı Davut Farkuh firmasınca satın alındı ve ismi

Aphroditi oldu. 1905'te Alekandria'ya çevrildi. 1910'da Hacı Davut Farkuf firması Archipelago-American'steamship Co şirketine ortak olunca ismi Virginia oldu. 1918 yılında gemiye Fransız hükümeti el koydu. 1923'te Pire'deki P. Cavounides tarafından satın alındı ve ismi Efstrations Cavounides oldu. 1930'da Türk armatör, "İngiliz" lakaplı Hüseyin Rüstem tarafından satın alınarak Rüstemiye adıyla dört yıl çalıştı. 1935'te de söküldü.





İRAN ŞAHI PEHLEVİ VE ATATÜRK
KINALIADA'NIN GÜVERTESİNDE



# KINALIADA

İran Şahı Rıza Pehlevi, İstanbul'a uzun uzun baktı ve Atatürk'e şöyle dedi: "*Allah sahibine bağışlasın, hakikaten çok güzel ve çok büyük bir şehir, işitmiştim ama bu derecede olacağını tasavvur edemezdim*". Sonra birlikte Kınalıda Vapuru'na binip geziye çıktılar. O sırada efsane pilot Vecihi Hürkuş alçaktan uçarak gökyüzünden hediyeler dağıtıyordu.

**Hediye kılıç yeni bir sayfa açtı**

Anadolu coğrafyasında emperyalistlere karşı verilen mücadele sürerken, binlerce yıllık güçlü devlet geleneğiyle İran, Ankara ile ilk ilişkisini 1921 yılında kurmuştu. Dönemsel soğukluklar ve sınır sorunları yaşandı ama Rıza Han'ın 3 Mayıs 1926'daki taç giyme törenine katılan iki Türk askeri uçağının gösterisi genç Cumhuriyet'in tanınması için ilk adım oldu. Büyük stratejist Atatürk, uluslararası ilişkilerdeki yeteneğini Pehlevi'ye hediye ettiği kılıçla gösterdi. Türkiye'nin Tahran Büyükelçisi Memduh Şevket Esendal'ın Rıza Pehlevi'ye takdim ettiği kılıç hediyesi, Türkiye-İran ilişkilerini ileri boyuta taşıdı.

1923 yılında Türkiye Cumhuriyeti'ni kuran Mustafa Kemal Atatürk'ün mücadelesi, sınır komşumuz İran'ın çok dikkatini çekmişti. Atatürk, komşumuz İran'ın lideri Rıza Han'ı Türkiye'ye davet etti. Rıza Pehlevi'nin 10 Haziran 1934'te başladığı ziyaret üç hafta sürdü. Gürcübulak'tan Türkiye'ye giren İran Şahı, Kağızman- Kars-Horasan- Erzurum- Bayburt-Gümüşhane üzerinden Trabzon'a ulaştı. Yavuz zırhlısıyla Samsun'a, oradan da trenle Ankara'ya giden İran Şahı Pehlevi'yi Atatürk karşıladı. Çankaya Köşkü'nde ağırlanan İran Şahı İstanbul'u görmek istiyordu. Ama program değişince Atatürk ve İran Şahı trenle Batı Anadolu gezisine çıktı. İzmir'den Çanakkale'ye otomobille giden iki lider Çanakkale'de cepheleri gezdikten sonra kendilerini İstanbul'a götürecek Gülcemal Vapuru'na geçtiler.

## Zarif gemi Gülcemal seferber edildi

Gülcemal'e, Adatepe ve Kocatepe torpidoları eşlik ediyordu. Gülcemal, 26 Haziran sabahı Adalar açıklarına geldiğinde Galata Köprüsü'nde bekleyen Akay, Şirket-i Hayriye ve Haliç şirket vapurlarının yanı sıra kayıklar, römorkörler, istimbotlar Kızkulesi ve Haydarpaşa açıklarına yöneldi. Moda'da bir süre bekleyen Gülcemal, tekrar yola çıktığında denizdeki Türk halkı tezahürata başlamıştı. İstanbul, İran Şahı Rıza için en kuytu sokaklarına kadar süslenmişti. Vapurun köprü üstüne çıkan Rıza Han ve Mustafa Kemal halkı selamlarken, vapur Rumeli Feneri'ne kadar gitti.

### *"İşitmiştim ama bu derecede olacağını tasavvur edemezdim"*

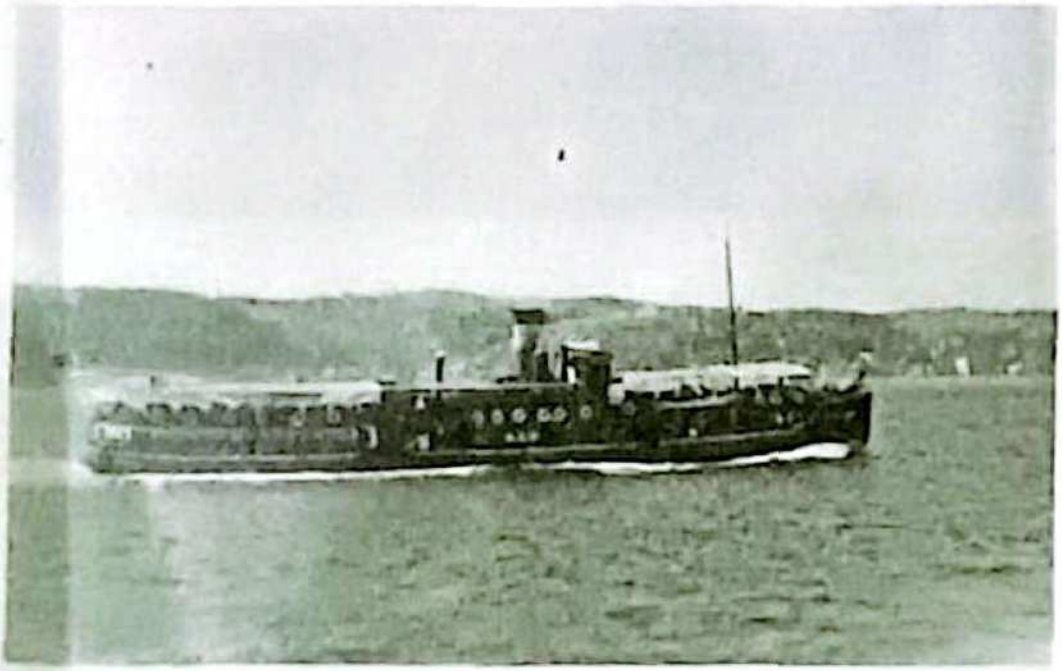
Gezinin tamamlanmasıyla Gülcemal, Kızkulesi açıklarına vardığında Rıza Han martıların kanat seslerinin yankılandığı İstanbul'a içini geçirerek bakıyordu. Pehlevi'nin şu sözleri karanlıktan aydınlığa çıkan bir ülkeye özgürlüğün ne kadar yakıştığını kanıtlıyordu:

"Allah sahibine bağışlasın, hakikaten çok güzel ve çok büyük bir şehir, işitmiştim ama bu derecede olacağını tasavvur edemezdim"

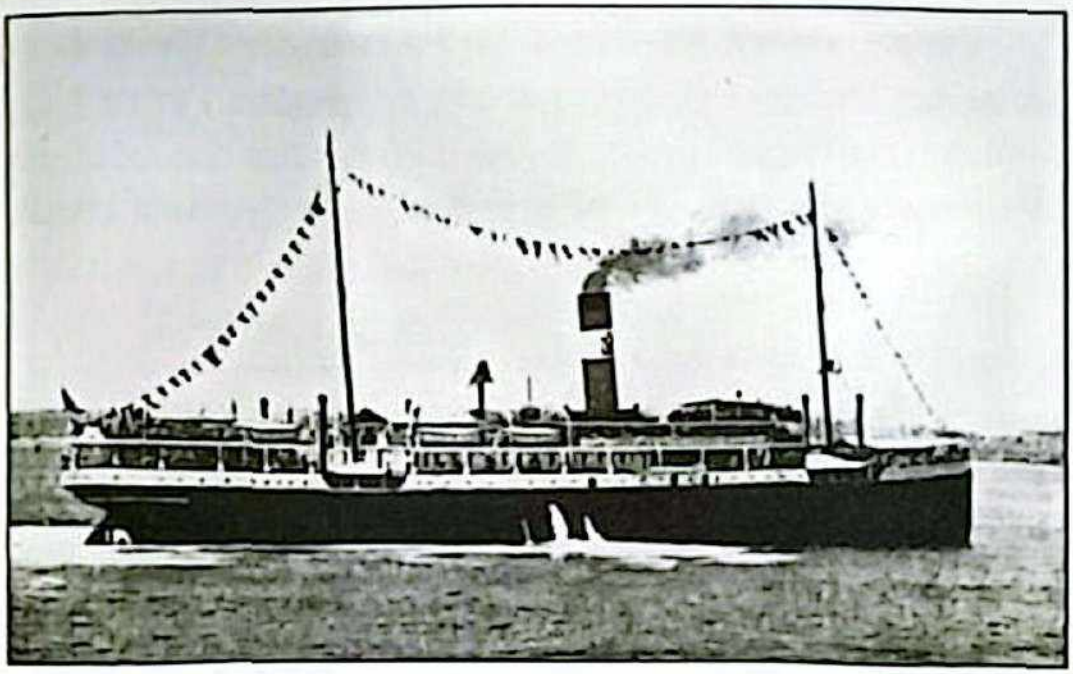
AKAY şirketine ait Kınalıada Vapuru, Gülcemal'e yanaşarak iki lideri aldı. Kısa bir Boğaz gezisinin ardından Kınalıada, Sarayburnu iskelesine yanaştı. Atatürk'ün kurduğu Cumhuriyet'le duyduğu gurur

yüzünden okunurken sadece on bir yılda karşısında başka bir İstanbul gören Rıza Han şaşkınlıkla hayranlığını belli ediyordu. Fotoğraflar, Mustafa Kemal ile Rıza Han'ın Kınalıada'nın güvertesinde yaptığı sadece bir saatlik yolculuk sırasında çekilmişti. Kınalıada Vapuru'nda, İran Şehinşahı Haşmeti Rıza Pehlevi, Başvekil İsmet İnönü, İran Hariciye Nazırı Akay Kazım Han, Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Aras, Ordu müfettişleri Ali Sait, Komutanlar Fahrettin Altay ve İzzettin Çalışlar, Donanma Kumandanı Şükrü Okan, milletvekilleri Kılıç Ali, Salih Bozok ve Nuri Conker de bulunuyordu.

**Kınalıada:** 1914 yılında Almanya Danzig'te yolcu vapuru olarak yapıldı. Gemi, 531 groston ağırlığındaydı, uzunluğu 50,9 metre, genişliği 7,9 metre, su çekimi 3,4 metreydi. Her biri 750 beygir güç üreten iki adet silindirli buhar makinesi vardı ve çift uskurluydu. Saatte 12 mil hız yapıyordu. Savaş nedeniyle Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne ancak 1921 yılında teslim edilebildi. Toplam 930 yolcu alıyordu. Türk Bayrağı altında Marmara Denizi içinde, İstanbul-Mudanya ve Gemlik seferleri yaptı. Ayrıca İstanbul'da Köprü- Haydarpaşa-Kadıköy ya da Köprü-Adalar hattında çalıştırıldı. 1958 yılında hizmet dışı kaldı. Makinesi 1960 yılında Haliç Tersanesi'nde yapılan Hürriyet adlı araba vapuruna konuldu. Kınalıada, 1961 yılının Şubat ayında sökülmek üzere satıldı.



# ATATÜRK'E VAZİFE VEREN VAPUR: ANKARA



# ANKARA

Kabotaj Bayramı'nın ilk kutlaması 1935 yılında bir uçtan diğer uca süslenen Ankara Vapuru'na kısmet oldu. Adı yıllar sonra büyük bir trajediyle anılacak olan vapurdaki görkemli balo, sabaha kadar sürmüştü. Baloda halkın arasına oturan Ulu Önder, gençlere Türk devrimlerinden bahsederken üzerlerine düşen görevleri de sıralamıştı.

**Kabotaj hakkımızı baloyla hatırlatan Ankara Vapuru**

Türkiye Cumhuriyeti henüz üç yaşındaydı ama deniz taşımacılığı üzerinden elde edilecek ekonomik ve stratejik kazançların büyük olduğunu bilecek kadar güçlü devlet adamları tarafından yönetiliyordu.

CAĞALOĞLU

Çarşamba 3 Temmuz 1935

üncü cüzü çıktı

# Deniz bayramı ve şenlikler

## Ankara vapurile yapılan büyük deniz gezintisine Atatürk te şeref verdiler

*Atatürk Ankara vapuruna şereflendirdikleri arada ve ayakta istiklâl marşını dinliyorlar*

Çanakkalede
Türklerle Süngü Süngüye

Deniz bayramı ve şenlikler

RADYO

JANE PIERLY
TAKSIM
İSPANO-PARİZİYEN

Milletimize 500 yıl önce vurulan pranga kapitülasyonlar, hiçbir kuşkuya yer vermeyecek şekilde ve kesin olarak 24 Temmuz 1924 tarihinde imzalanan Lozan Antlaşması ile kaldırılmıştı. Artık denizlerde tam hakimiyetin Türk halkına geçmesi gerekiyordu. 19 Nisan 1926 tarihli 815 Sayılı Yasa'yla Türk limanlarında Türk gemileri hizmet verecekti. 1 Temmuz 1926 günü yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu, kıyılarımızda ticaretin Türk Bayraklı gemiler tarafından

yapılmasını sağladı. Kabotaj Kanunu'nun mavi bir bayrama dönüşmesi ise ilk kez 1935 yılında bizzat Atatürk tarafından gerçekleşti.

### Muasır medeniyetler seviyesine deniz yoluyla çıkılır

Büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk, denize olan sevdasını Türk Milleti'ne de aşılamak istiyordu. Muassır medeniyetler seviyesine ulaşma ülküsünün deniz yollarının gelişmesiyle mümkün olduğunu biliyor, fırsat buldukça halkını denizden selamlayarak somut mesajlar veriyordu. 1 Temmuz 1935'te Kabotaj Bayramı'nın ilk balosunu düzenleme fikri de bunlardan biriydi. Gündüz İstanbul Boğazı'nda yapılan yat ve yelkenli yarışlarını izleyen Mustafa Kemal, baloyla taçlandıracağı Kabotaj Bayramı'nın toplumun her kesiminde kabul görmesini istiyordu. Kara çarşafından sıyrılan, eğitim seviyesi yükselen ve toplum hayatında çok daha yüksek oranda yer alan kadınları temsil eden isimler balo da yer almalıydı. Ankara Vapuru'nda düzenlenen balo, karanlığa meydan okumanın başka bir yoluydu aynı zamanda. Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü yapmak isteyen büyük liderin etrafında çağdaş Türk kadınları vardı.

### Ankara Vapuru'nda saz ve caz

Ankara vapurunun üst güvertesinde özel bir caz, alt salonda da saz çalıyordu. Gemi, Kabotaj Bayramı şerefine özenle süslendi. Tophane Rıhtımı'ndan saat 21.00'da kalkan vapur, Dolmabahçe açıklarında demirledi. Sarayburnu'ndan itibaren fener alayları düzenlenmişti, halk coşku içinde yaz mevsiminin tadını çıkartıyordu. Atatürk'ün yanında kız kardeşi Makbule Atadan, manevi kızı Afet İnan, ekonomi bakanı Celal Bayar, milletvekillerinden Kılıç Ali, Cevat Abbas Gürer, Hacı Mehmet vardır. Ankara vapuru, daha sonra Dolmabahçe'den Karadeniz'e doğru yol aldı. Ve tüm şehir ve sahiller baştanbaşa donanırken, hava güzel, deniz durgundu. Atatürk baloda tüm misafirlerle ilgilendi. Dokuz yıl önce dünyaya meydan okuyarak ilan ettiği kabotaj hakkının kazanımlarını Ankara vapurunun güvertesinden gözlemliyordu. Ankara Vapuru'nu özel kılan değerlerden biri 1 Temmuz Denizcilik Bayramı'nın ilk balosunun güvertesinde yapılmış olmasıydı. 1 Temmuz 1935 günü gerçekleşen baloyu, Kaptanlar ve Makinistler Cemiyeti düzenlemişti. Cumhurbaşkanı Atatürk, Sakarya Motoru'na İktisat Vekili Celal Bayar,

kız kardeşi Makbule Atadan ve manevi Kızı Afet İnan ile binmişti. Sakarya Motoru Ankara Vapuru'na yanaşırken Atatürk, büyük gurur ve sevinç duymuştu. Ankara Vapuru'ndaki baloda iltifatlar ettiği Donanma Kumandanı Şükrü'nün adını öz Türkçe olarak Şükür'e çevirdi, soyadı olarak da ona Okan'ı verdi. Okan, "Okyanus" demektir. Ve bu başlı başına denizlerdeki enginlik ve egemenlik göndermesidir.

**İkinci kez 1937 yılında bindi**

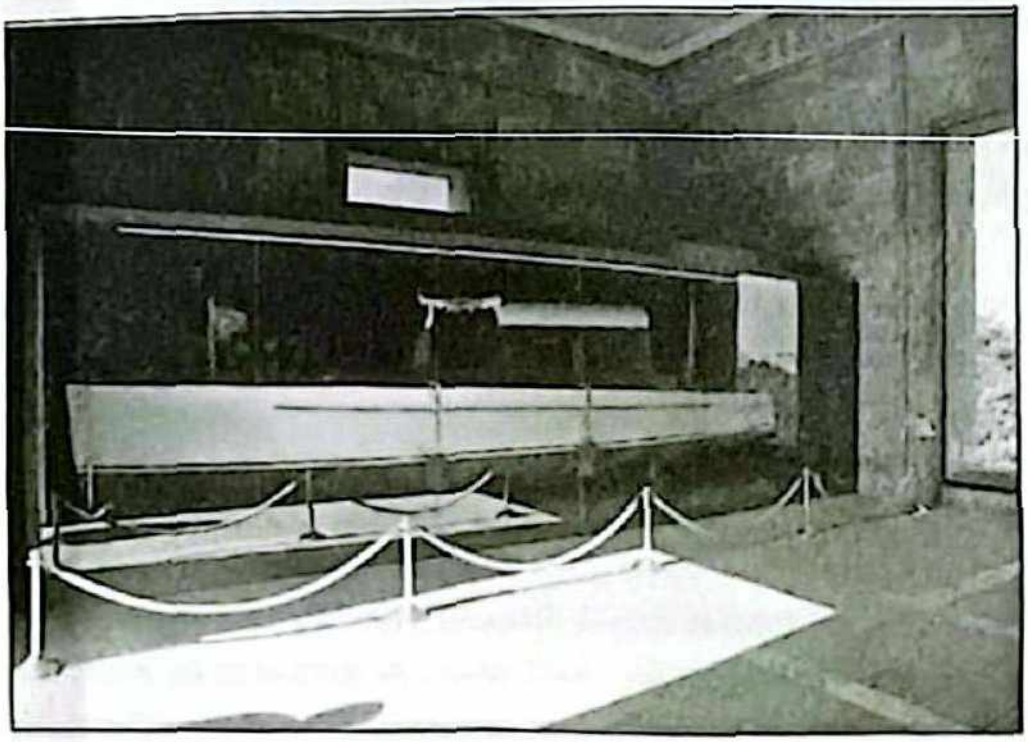
Ulu Önder Atatürk, Ankara Vapuru'na ikinci kez 19 Temmuz 1937 Çarşamba günü bindi. Atatürk, İstanbul'dan bindiği Ankara vapuruyla Mudanya'ya gitti. Bursa'da Başbakan İsmet İnönü ile görüşerek İstanbul'a döndü.

Atatürk, seyahat sırasında vapurun hatıra defterine şunları yazdı:

*"Ankara vapuru ile yaptığımız tenezzühten çok memnun kaldım. Bu yalnız bir tenezzüh değildir, bize aynı zamanda vazife ifa ettiren bir seyahattir."*

**Ankara Vapuru:** 1906'da Hollanda'da yolcu-yük gemisi olarak yapıldı. Karadeniz Vapuru'nun eşiydi, 4.765 grostondu. Tam 120 metre uzunluğunda, 14 metre genişliğindeydi ve 4.000 beygir gücünde makinesi vardı. 12 mil hız yapan gemi, önce Rizdjani adıyla Rotterdam merkezli çalıştırıldı. Gemi 20 yaşındayken, yani 1926 yılında Türkiye'ye ait oldu. Başta Angora olan ismi 1929 yılında Ankara'ya dönüştü. 1949 yılında ise Çorum olarak değiştirildi. 9 Temmuz 1949 günü Tophane rıhtımındayken, kış ambarı ve makine dairesinde çıkan yangınla kısmen yandı. 62 kişinin öldüğü yangında 22 kişi yaralandı. Faciaya yolcuların bavul, çanta, denk ve yükleriyle kapı önlerine sıkışmalarının neden olduğu ortaya çıktı. Onarıldıktan sonra tekrar çalıştırıldı. Ekim 1956 tarihinde kadro dışı bırakıldı ve 1959 yılında Haliç'te söküldü.

## ANITKABİR'DE SERGİLENEN ATATÜRK'ÜN SARI ZEYBEK'İ



# SARI ZEYBEK

"Karşı dağı duman duman bürüdü,
Üç yüz atlı beş yüz yaya yürüdü,
Sarı Zeybek bu cihanda bir idi..."

türküsünün sözlerinden de anlaşıldığı üzere, halkını koruyan, cesur bir adamı simgeler Zeybek oyunu. Hiç kuşkusuz, tam da bu sebeple, Nazım Hikmet'in sözleriyle "Sarışın bir kurda benzeyen" büyük Atatürk'e Sarı Zeybek denilmiştir. Üstelik Ulu Önder, zeybek oyunlarına çok düşkündü; yiğitlik, mertlik ve cesaret de âdeta kendisiyle bütünleşmişti. Yerli üretim Sarı Zeybek teknesi, bugün 86 yaşında ve hayatta, Ata'mızdan hatıra.

Türkiye Cumhuriyeti'ni çağdaş medeniyetler seviyesine getirmek için ömrünün sonuna kadar çalışan Mustafa Kemal Atatürk, başkent Ankara'nın doğal güzelliklerini görmeyi istiyordu. Doktorları da Ata'mıza, başkentteki yoğun çalışma temposundan uzaklaşmasını ve temiz hava almasını tavsiye ediyordu. Ulu Önder Atatürk, kendisine deniz atmosferi sunan Çubuk Baraj Gölü'nde kullanacağı bir gezinti motoru istiyordu. Mustafa Kemal Atatürk'ün sonsuz yolculuğuna çıkmasından bir sene önce, 1937 yılında, Fatih Sultan Mehmet'in kurduğu dünyanın en eski tersanesi Haliç'te ufak ama kullanışlı bir tekne yapıldı.

**Zaman tünelinde kayboldu, zamanı geldiğinde bulundu**

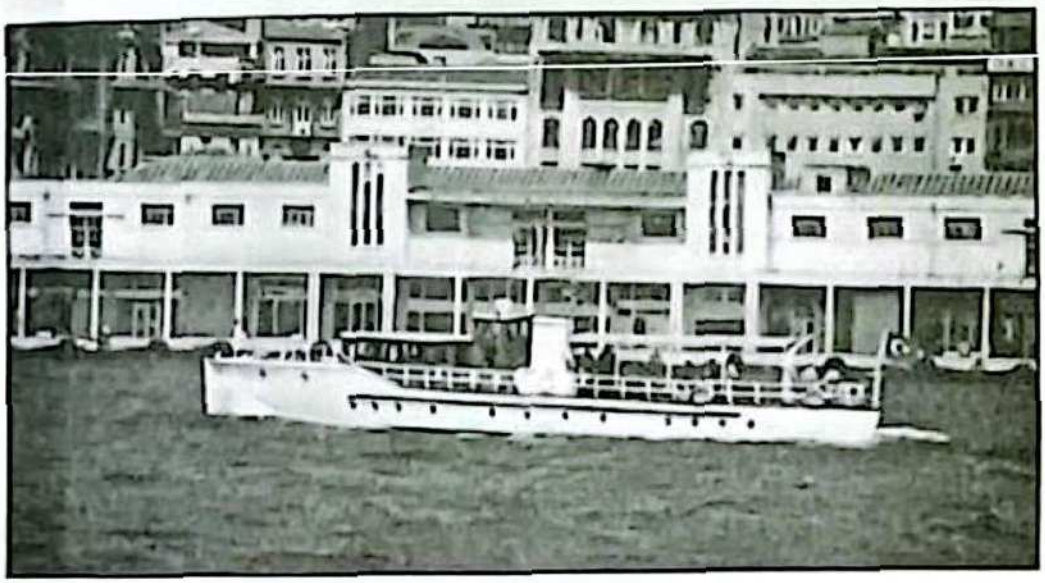
Atatürk, Çubuk Barajı'nda bu tekneyi çokça kullandı. Sekiz metre boyundaki bu tekne, 'Mavi gözlü dev'e Ankara'da deniz havası veriyordu. Çubuk Gölü'nde dinlenen Cumhurbaşkanı Atatürk'e Fuat Bulca, Reşit Galip, Nuri Conker, İbrahim Süreyya, Yunus Nadi gibi isimler eşlik ediyordu. Atatürk'ün fotoğrafçısı olarak bilinen usta isim Cemal Işıksel'ın objektifine yansıyan görüntülerde suyla ilgilenmenin Ata'mıza iyi geldiği anlaşılıyordu. Mustafa Kemal Atatürk'ün vefatının ardından tekne Bayındırlık Bakanlığı'na devredildi. Aradan

geçen yıllar doğal olarak tekneyi yıprattı. Kayıkhaneye çekilen tekne, 2007 yılına kadar hatırlanmadı.

Tekneyi, Makine Kimya Endüstrisi'nin hurdalığında bulan duyarlı iki genç, aslında bir tarihin ortaya çıkmasını sağlamıştı. Bu iki genç, Makine Kimya Endüstrisi'ne devredilen teknenin tarihi değerinin olabileceğini düşünerek tekneyi satın almıştı. Atatürk'ün yoğun Ankara günlerinin yorgunluğunu Çubuk Baraj Gölü'nde attığını bilen duyarlı insanlar, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'ndan Tuğamiral Cem Gürdeniz'e ulaştığında teknenin kaderi de değişti. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Plan Prensipler Başkanı Tuğamiral Cem Gürdeniz, Atatürk'e ait olduğu belirlenen teknenin yenilenmesini sağladı. Sarı Zeybek ismi tekneye, İstanbul Tersane Komutanlığı'nda süren yenileme sırasında Ata'mıza olan sevgi ve saygının ifadesi olarak askerler tarafından verildi.

**Anıtkabir'in girişindeki 262 metre uzunluğundaki Aslanlı Yol'un başında sergilenen Sarı Zeybek, sonsuza dek yaşayacak Türkiye Cumhuriyeti'nin geçmişten günümüze gelen bir sembolüdür.**

# SAVARONA'NIN
# KARDEŞİ ATATÜRK'ÜN ACAR'I



# ACAR

Mustafa Kemal Atatürk'ün İstanbul'da bulunduğu zamanlarda çeşitli amaçlarla kullandığı Acar botu, hüzün veren bir yönüyle tarihi geçti. 1937 yazında Atatürk emrine verilen Acar, en hazin yolculuğunu 1 Haziran 1938 günü Atatürk'ü Savarona yatına götürerek yapmıştı. Halen Çanakkale Deniz Müzesi'nde sergilenen Acar botunun hasır koltuğu, Ata'mızın 25 Temmuz 1938 gecesi İstanbul Motoru'na götürülmesini sağlamıştı.

Cumhurbaşkanı Atatürk'ün makam motoru Acar, devlet protokol yatıydı. Yani bir makam teknesiydi. Atatürk'ün İstanbul'da bindiği İstanbul Boğazı'nda salınan Acar, Ata'mızı âdeta zaman yolculuğuna çıkartıyordu. Cumhuriyet'i nasıl kurduğunu, hangi cephelerde ölümlerden kurtulduğunu hatırlatıyor, Türk insanını nasıl özgürlüğüne kavuşturduğunu gösteriyordu. Ata'mızın güvertesinde çıktığı işte bu seyahatler Acar'ın günümüze kadar sağlam gelmesini sağladı. Tarihte bir benzerliğe de imza atmıştı bu tekne. Ertuğrul yatı ile Sakarya Motoru özdeşleşmişti İstanbul Boğazı'nda. Savarona ve Acar da mavi kaftanda çok uyumlu ikili olmuştu. Acar, Savarona'nın nakliye ve hizmet aracıydı. Acar, ablası Savarona'dan bir yıl önce, 1937 yazında gelmişti İstanbul'a.

Mustafa Kemal Acar'a çok fazla binememişti. Bunun nedeni sağlığının iyi olmamasıydı. Her ikisi de Alman yapımı olan Acar ve Savarona, hayatına son iki yılda girmişti. Doktorlar, deniz havasına daha çok ihtiyacı olduğunu söylediğinde Acar botu alınmıştı. *Maritza isimli şilebin güvertesinde Hamburg'dan İstanbul'a getirilen Acar ile Atatürk'ün tanışması 1937 yılının Temmuz sonlarında gerçekleşti. Cumhurbaşkanı Atatürk'ün Acar'a ilk kez bindiğinde sevdikleri de yanındaydı. Her zaman onu canı pahasına koruyan Kılıç Ali, Yaveri Salih Bozok, Doktoru Reşat Berger vardı yanında. Kimi zaman da Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras ve manevi kızı Ülkü Adatepe de Acar'ın güvertesinde Ata'mızla seyahat ederdi.*

*Savarona'dan birkaç gün önce Acar ile seyahat*

Cumhurbaşkanı Atatürk, Savarona gelene kadar İstanbul Boğazı gezilerini Acar ile yapmıştı. Kimi zaman nakil, kimi zaman gezinti aracı olan Acar, Ankara'dan trenle gelen Atatürk'ü Dolmabalıçe'ye götüren konforlu bir tekneydi. Mersin ve Adana seyahatini tamamlayan Cumhurbaşkanı Atatürk, kendisi için satın alınan Savarona yatını görmek için İstanbul'a gelecekti. 24 Mart 1938 günü Southampton'da gönderine şanlı Türk Bayrağı çekilen Savarona'nın gelişi, Atatürk'ü çok heyecanlandırıyordu.

27 Mayıs 1938 günü trenle Haydarpaşa Garı'na gelen Cumhurbaşkanı Atatürk'ü İstanbul Valisi Muhiddin Üstündağ, Genel Kurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak, Kolordu Kumandanı Korgeneral Halis Bıktay, Birinci Ordu Sıhhiye Müfettişi General Dr. Suphi Yakar, Korgeneral Cemil Cahid, Merkez Kumandanı General İhsan İlgaz, Polis Müdürü Salih Kılıç, üniversite rektörleri ve şehrin ileri gelenleri karşılamıştı. Vagonunun penceresinden halkı selamlayan Büyük Şef'in neşesi fark ediliyordu. Atatürk'e sarsılmaz bir bağ ile tutunan İstanbullu gençlerin tezahüratları Haydarpaşa Garı'nda yankılanıyordu. Herkes onu görmeye çalışıyordu. Coşku, deniz kıyısında onu görmeden bekleyen kalabalığı etkileyecek kadar büyüktü.

Yirmi yıl önce Mirliva Mustafa Kemal olarak geldiği işgal altındaki İstanbul'un Haydarpaşa Garı'na Cumhurbaşkanı Atatürk olarak gelmişti. Tarihi garın yaydığı atmosfer bile farklıydı. 13 Kasım 1918 günü 55 parçadan oluşan işgal donanmasını gördüğünde Kartal istimbotunun güvertesinde olan Mustafa Kemal, 27 Mayıs 1938 günü Acar Motoru'nun güvertesinde tam bağımsız ülkesini izliyordu.

"Geldikleri gibi giderler" öngörüsü gerçekleşen Büyük Şef, Acar Motoru ile Dolmabahçe Sarayı'na giderken ulusunun inancıyla elde ettiği zaferin tadını çıkartacaktı.

**Savarona'ya Acar botu ile geldi**

Hatay sorunu üzerine görüşmelerini sürdüren Cumhurbaşkanı Atatürk'ün içindeki heyecan artıyordu. Bir çocuk telaşıyla beklediği Savarona yatı, 1 Haziran 1938 günü Dolmabahçe önlerine demirlemişti. Denizcileşmeyi medenileşmenin ilk adımı gören Büyük Şef'i 1 Haziran günü öğleden sonra 15.30 sıralarında Savarona'ya çıkartan Acar botu oldu. Dolmabahçe Sarayı rıhtımından Acar Motoru'yla

Savarona'ya giden Atatürk'ün ağzından şu cümleler işitildi. "*Ne olurdu şu yat elimize daha önceden geçseydi...*" sözleri dökülmüştü.

**Mavi Vatan Hamit Naci Vakfı Kurucusu Emekli Tümamiral Cem Gürdeniz, Yacht Türkiye Dergisi'nde Acar'ı şu şekilde anlatır:**

***Savarona'nın küçük beyaz kardeşi: ACAR***

*"Gemilerin de insanlar gibi kaderi vardır. Savarona Cumhurbaşkanlığı Yatı ve Acar Makam Motoru, Atatürk'le kısa da olsa buluşmanın onurunu yaşamış iki teknedir. Acar, bugün Çanakkale Deniz Müzesi'nde sergileniyor. Savarona, Atatürk ile 1 Haziran 1938 günü saat 15.30'da Dolmabahçe açıklarında buluşmuştu. Büyük lideri 55 gün hiç ayrılmayacağı ve son Bakanlar Kurulu toplantısını yapacağı sevgili kuğusuna, Dolmabahçe Sarayı rıhtımından Acar Motoru getirmişti. Atatürk, Acar Motoru'ndayken yaklaştığı Savarona'yı çok beğenmiş ve bir ara yanındakilere 'Ne olurdu şu yat elimize daha önceden geçseydi...' diye hayıflanmıştı.*

***Berlin Doğumlu***

*Acar, Almanya/Berlin'de Picheldorf Naglo Tersanesi'ne iki kez siparişi verilen bir teknedir. İlk sipariş 1936 yılında verilmiş, daha sonra bazı nedenlerle inşaat durmuştu. 1937'de inşaatı, dizaynda ve donanımda önemli değişiklikler içeren ikinci sipariş talebi ile nisan ayı başında yeniden başlamış, Berlin'deki tersane üç ay içinde Acar'ı imal etmişti.*

*63 ton deplasmana ve 27,5 metre boya sahip 5 metre enindeki tekne, Lloyd tarafından Marmara Denizi için klaslanmıştı. Kıçta su çekimi 1,65 metre idi. Azami 12,5 mil sürat sağlayan, her biri 330 BHP gücünde iki adet Cummins dizele, yardımcı makine olarak bir adet 2-71 GM dizele sahipti. Yakıt kapasitesi (motorin) 8 ton olup, yakıt sarfiyatı iki makine için saatte 90 litreydi. Yolcu kapasitesi yazın 29, kışın 14 kişiydi. Personel kadrosu iki astsubay ve 10 er ile sınırlıydı.*

*Baş tarafta çarpışma durumda sadece zincirlik olarak kullanılan baş pikin hemen bitişiğinde, baş üstünden ulaşılabilen, çiftli ranza şeklinde, dört yataklı aynı zamanda birçok soyunma dolabı ve kendisine ait banyo ve tuvaleti ile ayrı mürettebat salonu olan personel kamarası vardı.*

*Baş yaşam alanı ile vasata yerleştirilmiş makine dairesi arasında biri dört, diğeri iki yataklı olmak üzere toplam iki kamara mevcuttu. Yat sahibinin mahiyeti için bir büro, banyo tuvalet ile aynı zamanda kuzine, erzak dolabı ve bagajlar için bir bölüm vardı. Sancak taraftaki iskele ile iniş sağlanan bu bölümdeki kamaralar, istenildiği zaman gündüzleri oturma odası olarak kullanılabilecek şekilde yataklı vagon tipinde döşenmişti. Maundan yapılmış, huş ağacı veya saten cilalı mobilyalar uygun döşeme ve perdeliklerle donatılmıştı. Hiçbir üst yapıya sahip olmayan kıç açık güvertedeki donanım portatif bir rüzgâr perdesinin arkasına yerleştirilmiş bambu mobilyalar ve geniş koltuklardan oluşuyordu. Kıç açık güverteyi kapatan bir tente mevcut idi. Kıç güverte üstünde ayrıca kıç omuzluğa sabitlenmiş olan patalya ile porsun ve gemicilik malzemeleri, katlanabilir bordo iskelesi ve yangın söndürme tertibatı mevcut idi.*

### *'Makam Motorluğu'na Terfi*

*Teknenin çok kısa sürede inşa edilmesinde tersanenin Atlas, Germania ve Neptune tersanelerinden usta ve işçi kaydırması önemli rol oynamıştı. Teknenin elektrik aksamını Motorenwerke/ Manheim fabrikası; radyo ve müzik tesisatını Telefunken firması yapmıştı. Yatın tabak ve porselenleri Rosenthall; kadehler ve çatal bıçak takımları Württenbergische Metallwaren firmasına ısmarlanmıştı. Teknede R 7100 telsiz cihazı bulunuyordu.*

*Kendi makinesini kullanan tekne, Berlin'den hareketle Muritz Nehri, iç su yolları ve Kiel Kanalı üzerinden 10 Temmuz 1937'de Hamburg'a intikal etti. Burada Schuld Orient Linie şirketine ait Maritza isimli stimli şilebe 15 Temmuz'da yüklenerek İstanbul Limanı'na doğru yola çıkarıldı. Gemi, ancak temmuz sonunda İstanbul'a vardı. Daha sonra Cumhurbaşkanlığı Genel Sekreterliği, firma ile devir teslim işlemlerini Ağustos 1937'de tamamladı ve tekne Atatürk'ün emrinde bu tarihten itibaren 'makam motoru' olarak kullanılmaya başlandı.*

### *Deprem Sonrası Onarım Süreci*

*Acar, 1999 yılında 62 yaşındayken Deniz Kuvvetleri emrindeki görevini tamamladı. Görev süresi boyunca Kasımpaşa Divanhane binasında bulunan Kuzey Deniz Saha Komutanlığı rıhtımında*

konuşlandı. Resmi ziyarete gelen yabancı devlet başkanları, başbakanlar, yüksek rütbeli amiral ve generaller için Boğaz gezilerinde ve deniz araçlarına geçişlerde kullanıldı 17 Ağustos 1999 depreminden kısa süre sonra Makine Kimya Endüstrisi (MKE) tesislerine sökûme gitmesi düşünüldü. Ama Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul Tersanesi'ne gönderilerek onarılması kararını verdi. Türk Deniz Kuvvetleri, denizcilik ve Atatürk'ün mirasına sahip çıkmak adına önemli bir karar vermişti. Onarım kısa sürede tamamlandı. 25 Temmuz 2001 tarihinde dönemin Cumhurbaşkanı Ahmet Necdet Sezer, Acar'ın İstanbul Tersanesi'nde yapılan donanmaya katılım törenine katıldı. Yenilenen Acar'ın ilk görevi Cumhurbaşkanı Sezer'i tersane rıhtımından alarak Pavli Adası'na götürmek oldu.

### 'Müze Gemi' Olarak Yeni Görev

Volvo Penta marka makinelerle donatılan Acar, Kuzey Deniz Saha Komutanlığı'nda devlet protokol motoru olarak 2015 yılına kadar görev yaptı. 2016 yılı başında müze gemi olarak görevine devam etmesine karar verildi. 10 Mart 2017 tarihinde Çanakkale Deniz Müzesi açık hava sergi alanındaki kaidesinin tamamlanması üzerine, 3 Temmuz 2017 tarihinde buradaki yerini alarak müze gemi olarak sonsuza kadar sürecek yeni görevine başladı. Acar, Çanakkale'deki yerinde Türk milletinin Ata'sına duyduğu bağlılığın işareti olarak gezilebiliyor.

Atatürk'ten bugüne miras, Deniz Kuvvetleri'ne 13 Kasım 2018 tarihinde devredilen Kartal istimbotu, 2007 yılında hizmete giren Anıtkabir'deki Çubuk Baraj Gölü gezi teknesi Sarı Zeybek (bu isim onarım sırasında Deniz Kuvvetleri İstanbul Tersanesi personeli tarafından verilmiştir) ve Savarona ile gelecek nesillere intikal edecek dört gemi ve tekneden biridir. Acar, kutsal Çanakkale'de toprak gemi Anadolu'nun ve Mavi Vatan'ın bağrında müze gemi olarak görevini sonsuza kadar sürdürecek Çanakkale Deniz Müzesi'ne gittiğinizde ona bakarak Savarona'yı hayal edin ve içinizden bu ikilinin Atatürk'te oluşturduğu deniz ve gemi sevgisini düşünün. O sevgi Atatürk sevgisi ile buluştuğunda Türkiye'yi çağdaş uygarlığa taşıyacak en güçlü enerjiyi verecektir."

ATATÜRK
ACAR MOTORUNDA

*"Atatürk'ü son kez Acar Motoru'nda gördüm."*

Türk gemi sanayisini markalaştıran isim Prof. Dr. Teoman Özalp, Atatürk'ün silah arkadaşı babası Kazım Özalp sayesinde yaşadıklarını "*Atatürk'ten Anılar*" kitabında yazmıştı. Ulusal klas kuruluşumuz Türk Loydu'nun kurulmasını sağlayan ve Cumhurbaşkanı Atatürk'ün ismini verdiği Prof. Dr. Teoman Özalp, duygularını şöyle ifade etmişti:

*"1937 yılı Eylül ayında İstanbul'da Suadiye'deki evimizde oturuyorduk. Öğleden sonra saat 5 yakınlarında telefonla bizim evi aradılar. Büyükada Polis Karakolu'ndan bir komiser arıyordu. Diyordu ki;*

*'Atatürk, Kâzım Paşa ile Acar Motoru'yla adadan hareket etmek üzeredir. Paşa'yı Kadıköy Vapur İskelesi'ne bırakacaktır. Evden otomobili Paşa'yı almak üzere Kadıköy Vapur İskelesi'ne yollayınız. Ayrıca aldığım talimata göre, Paşa'nın oğlu Teoman otomobille Kadıköy'e gitsin ve iskelede beklesin, motor yanaştığında motora girsin. Atatürk kendisini görmek istiyor.'*

*Hazırlık yaptım, otomobille Kadıköy'e gittim. Biraz sonra Acar Motoru geldi. Motorun salonuna girdiğimde, Atatürk ortada oturuyordu.*

*Bir tarafında kız kardeşi Makbule Hanım, öbür tarafında babam oturuyordu. Bana evvela hatırımı, okul durumumu sordu, cevaplandırdım. 'Hangi mesleği seçeceksin?' dedi. Ortaokul üçüncü sınıfına yeni geçmiştim. Bugüne kadar bu konuda fazla bir şey düşünmemiştim. Gerçi gemi modelleri yapmaya merakım vardı, hatta adadan telefon edildiğinde bir Amerikan harp gemisinin küçük bir modelini yapmakla uğraşıyordum. Atatürk'e gemi modelcisi olacağım diyemezdim. Sorduğu soruyu da çabuk cevaplandırmalıydım.*

*'Henüz bir şey düşünmedim' dedim.*

*Atatürk babama döndü.*

*'Asker yapmayı düşünmüyor musun?' diye sordu.*

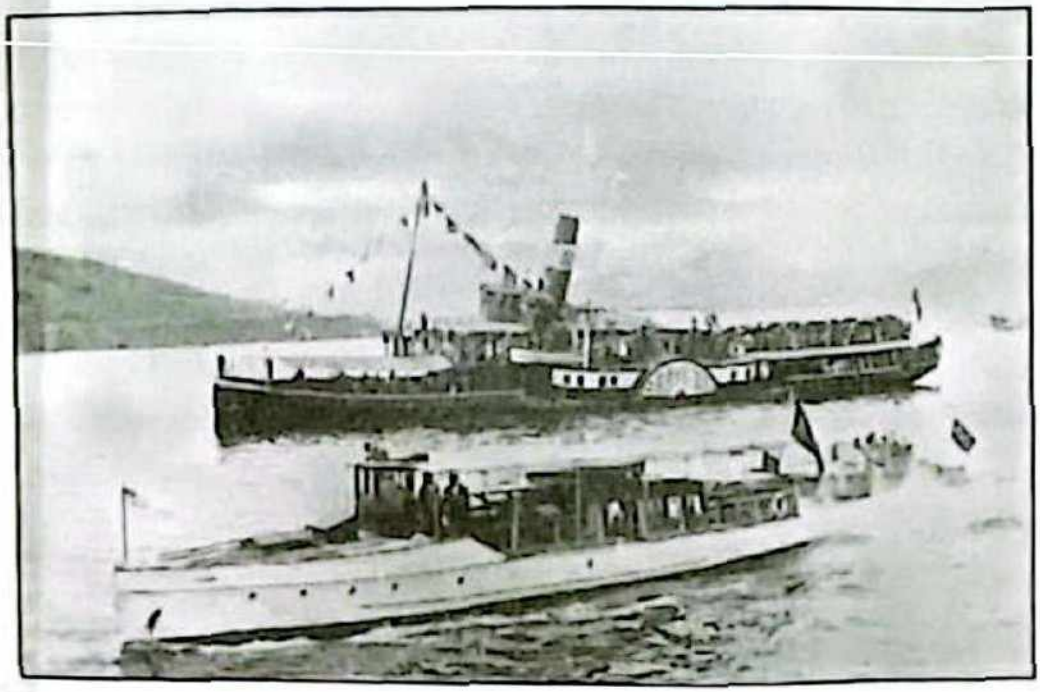
*Babam, 'Paşam, askerlik çok şerefli bir meslektir. Sizin, benim mesleğimizdir. Memlekete büyük hizmetler yapabilme fırsatlarını doğurur. Ancak çok iyi bildiğiniz gibi zor ve meşakkatli bir meslektir. Ben 20- 25 yıl içerisinde yarısından fazla zamanı çadırlarda yatarak geçirdim. Teoman için tereddüt ediyorum.' diye cevaplandırdı.*

*Anlaşılan babam, askerliği fazla zor olarak düşünüyor ve bana kıyamıyordu. Atatürk babama, 'O devirlerin geçtiğini artık sen de iyi biliyorsun, ama sen bilirsin, önemli olan memlekete hizmettir. Hangi meslekte olursa olsun memlekete hizmet fırsatları vardır' dedi. Sonra bana dönerek 'Önemli olan iyi bir eğitim alabilmendir, sana başarı dilerim' dedi.*

**Acar Motoru:** Büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün, Savarona'ya ulaşmanın yanında İstanbul Boğazı'nda gezinti ve Florya Deniz Köşkü'ne gitmek gibi amaçlarla kullandığı Acar Motoru, Berlin'de Picheldorf Naglo Tersanesi'nde yapıldı. Atlas, Germania ve Neptune tersanelerinden usta ve işçi takviyesiyle üç ayda bitirilmişti. Elektrik aksamı Motorenwerke/ Manheim fabrikasında, radyo ve müzik tesisatı Telefunken tarafından yapılmıştı. Yatın tabak ve porselenleri Rosenthall; kadehler ve çatal bıçak takımları Württenbergische Metallwaren firmasına ısmarlanmıştı. Teknede R 7100 telsiz bulunuyordu. Kendi makinesini kullanan tekne, Berlin'den hareketle Muritz Nehri, iç su yolları ve Kiel Kanalı üzerinden 10 Temmuz 1937'de Hamburg'a gitti. Schuld Orient Linie şirketine ait Maritza isimli şileple İstanbul'a getirildi. 63 ton deplasman, 27,5 metre boyunda 5 metre enindeki tekne, Marmara Denizi için klaslandı. 12,5 mil azami hızı olan tekne, 330 BHP gücünde iki adet Cummings

dizel makineye sahipti. Yardımcı makinesi bir adet 2-71 GM dizeldi. 8 ton motorin yakıtı alabilen tekne yazın 29, kışın 14 kişi taşıyordu. İki astsubay ve on erden oluşan kadrosuyla mavi yolculuk yapıyordu. Biri dört, diğeri iki yataklı toplam iki kamarası vardı.

# ADINI KADİM ŞEHİRDEN ALAN TEKNE YAŞARKEN BİNDİĞİ SON DENİZ ARACI OLDU: İSTANBUL



# İSTANBUL

Enternasyonalist devrimci Ernestso Che Guevara, "*Kayalıkta çakılı yelkenli, sana bırakıyorum veda şarkımı*" der hayatının son deminde. Bazı uğurlamalar çok ağırdır, hele hele eşsiz ve benzersiz birini yolcu ettiğinizde. Ulu Önder Atatürk'ün, ülkesine ve milletine elveda demeden önce bindiği son deniz taşıtıdır İstanbul Motoru. Kendi küçük, ismi büyüktür. Atatürk, medeniyetler beşiği kent için "*İstanbul, bizim tarihimizin ve uygarlığımızın bir özetidir*" derdi. Adını içinden deniz geçen kentten alan İstanbul Motoru, 25-26 Temmuz 1938 gecesi Cumhurbaşkanı Atatürk'ü Savarona'dan, Dolmabahçe Sarayı'na götüren tekne olmuştu. Atatürk, Acar botunda kullandığı ve çok sevdiği hasır koltukla İstanbul Motoru'na taşınmıştı. Bir, iki dakikalık yolculuğun ardından Dolmabahçe Sarayı'na ulaşmıştı. Yurdunun ve milletinin özgürlüğü için İstanbul'dan 16 Mayıs 1919 günü Bandırma Vapuru'yla yola çıkan Mustafa Kemal Paşa, on dokuz yıl sonra çok sevdiği şehrin adını taşıyan motorla kıyıya çıkartılmıştı.

**Nobel Barış Ödülü Adayı: Cumhurbaşkanı Atatürk**

1933 yılının sonbaharında İstanbul-Ankara arasında sıklıkla gidip gelen Cumhurbaşkanı Atatürk, Balkan ülkeleriyle ilişkileri geliştirmek için önemli adımlar atmıştı. Büyük Önder, eylül ve ekim ayları boyunca Balkan Paktı için ülke liderleriyle yoğun görüşmeler yapmıştı. Başbakan İsmet İnönü ve Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Aras, 24 Eylül günü Türk-Bulgar Dostluk ve Tarafsızlık Anlaşması'nın beş yıl daha uzatılmasına imza atmıştı. Varna ve Sofya ziyaretleri oldukça başarılı geçen Türk heyeti, Dolmabahçe Sarayı'nda Cumhurbaşkanı Atatürk'e yaptıklarını anlatmıştı. Atatürk, 1933 sonbaharında Balkan Paktı için, Balkan devletlerinin liderleri ile yoğun bir görüşme trafiği yaşamıştı. 26 Eylül 1933 günü ise İstanbul'un başka bir konuğu vardı. Yunanistan eski Başbakanı Elefterios Venizelos, Türkiye ve Yunanistan arasında Ankara'da imzalanan Dostluk

Anlaşması'nın ardından İstanbul'a gelmişti. Venizelos, astım tedavisi gördüğü Fransa'dan Girit'e dönerken geldiği İstanbul'da Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk ve Başbakan İsmet İnönü ile görüşmüştü.

Venizelos İstanbul'da gazetecilere, "*Bundan üç sene evvel, Türk-Yunan dostluğu kurulduğu vakit her iki tarafta da bu dostluğun esaslarının sağlamlığından şüphe eden çok kimseler vardı. O zamandan beri geçen vakitler bütün bu şüpheleri tamamen izale etmiştir*" diyerek Türk -Yunan dostluğunun zirveye ulaştığı mesajını vermişti.

Balkan Paktı görüşmeleri sürerken Yunanistan'ın eski başbakanı ve ana muhalefetteki Liberal Parti'nin başkanı Elefterios Venizelos, eski düşmanı Atatürk'ü 1934 yılı Nobel Barış Ödülleri'ne aday göstermişti. Dünya siyasi tarihinde ilk kez görülen bu başvuru için Elefterios Venizelos, Norveç'in başkenti Oslo'da bulunan Nobel Ödülü Komitesi Başkanlığı'na 12 Ocak 1934 tarihinde üç sayfalık Fransızca bir mektup gönderdi. Mektup şu satırlarla bitiyordu:

"*Kanlı mücadeleler nedeniyle uzun yıllar Türkiye ile düşman durumunda kalan biz Yunanlılar, Osmanlı İmparatorluğu'nun yerini alan bu ülkede vuku bulan bu köklü değişikliğin etkilerini duyan ilk kimseler olduk. Anadolu faciasının hemen akabinde kendini yenileyen Türkiye'ye bir anlaşma fırsatı görerek elimizi uzattık. O, bu uzanan eli samimiyetle kabul etti. Ciddi anlaşmazlıklarla ayrılmış olan milletlerle samimi bir barış örneği veren bu yakınlaşmadan sadece, iki ülke için olduğu kadar Yakın Doğu barışı için de yararlı sonuçlar doğmuştur. Barışın medyun olduğu bu kıymetli katkının sahibi kişi Türkiye Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Paşa'dır. Bu nedenle 1930 yılında Yunan Hükümet Başkanı sıfatı ile ben Türk-Yunan Paktı'nın imzası ile Yakın Doğu'da barışa doğru yeni bir devir başlarken, Mustafa Kemal Paşa'yı Yüksek Nobel Barış Ödülü için aday göstermekle şeref kazanırım. İhtiramatı faikamın kabulünü rica ederim. Bay Başkan.*"

### Yugoslavya Kralı Karadjordjević İstanbul'da

Aynı günlerde Yugoslavya Kralı Alexander Karadjordjević, hayranı olduğu büyük lideri görmek için İstanbul'a gelmişti. Yugoslav Kralı Karadjordjević'in yanında eşi Kraliçe Mari de bulunuyordu. 4 Ekim 1933'te hayranı kralla Dolmabahçe'de görüşen önderimiz, konuğunun Yugoslav savaş gemisi Dubrovnik'e davetini kabul etti.

Cumhurbaşkanı Atatürk ve Yugoslav Kralı Karadjordjević, Dışişleri Bakanı Dr. Tevfik Rüştü Aras, Cumhurbaşkanlığı Başkâtibi Yusuf Hikmet Bayur'un da olduğu yetkililerle Dolmabahçe Sarayı iskelesinden İstanbul Motoru'na bindiler. İstanbul Motoru, İstanbul Boğazı'na açıldığı anda Dubrovnik destroyerinden selamlama atışları başladı. Dubrovnik destroyerine çıkan ve Yugoslav askerlerini selamlayan Cumhurbaşkanı Atatürk, kısa ziyaretin ardından yine İstanbul Motoru'yla Dolmabahçe'ye dönmüştü.

Yugoslavya Kralı Alexander Karadjordjević'in, Atatürk için şu sözleri sarf etti:

*"Şüphesiz ki Gazi Mustafa Kemal, devrimizin dikkate en layık simasıdır. Teşkilatçı, idareci ve inkılâpçı olarak meydana getirdiklerine hayranım. Her sahada olduğu gibi bir de Ankara'da büyük bir imar gayreti cereyan ettiğini biliyorum. Hâlbuki orada toprak ve iklim o kadar müsait değilmiş. Sakıncası yok; Gazi Mustafa Kemal, muhasım insani anasıra karşı olduğu gibi tabiatın muhasım anasırına karşı da muvaffak oluyorlar."*

**Ata'mızın bindiği son tekneydi İstanbul**

Mustafa Kemal Atatürk'ün, yaşarken bindiği son deniz taşıtı düşünüldüğünde karşımıza hep Acar botu çıkıyordu. Ancak Çanakkale

Onsekiz Mart Üniversitesi, Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Anabilim Dalı Dr. Öğretim Görevlisi Mithat Atabay'ın konuyla ilgili makalesi sayesinde, Ulu Önder'i, 26 Temmuz 1938 gecesi Savarona'dan Dolmabahçe'ye götüren teknenin İstanbul Motoru olduğunu öğrendik. Atatürk, Acar botunda kullandığı ve çok sevdiği hasır koltukla İstanbul Motoru'na taşınmış ve bir, iki dakikalık yolculuğun ardından Dolmabahçe Sarayı'na ulaşmıştı.

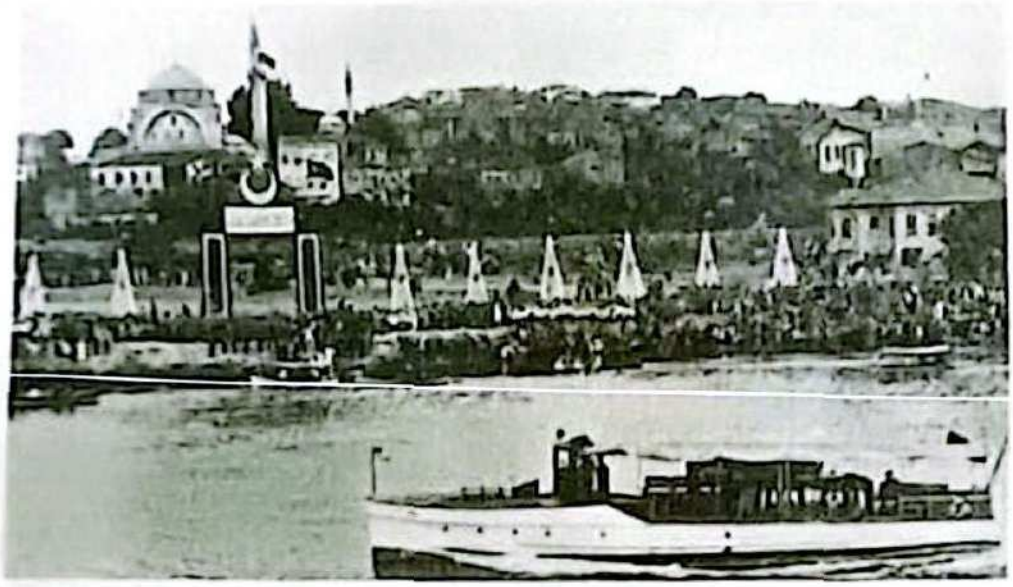
Artan sağlık sorunlarına deniz havasının iyi geleceği düşünülen Atatürk, Savarona'ya 1 Haziran 1938 günü Acar botuyla çıkmıştı. Cumhurbaşkanı Atatürk, sadece elli beş gün kalabilmişti çok sevdiği yatta. Doktorlar tedavisinin Dolmabahçe Sarayı'nda devam etmesi gerektiğini söyleyince Atatürk için sarayın denize bakan dördüncü odası hazırlandı.

**Derin sessizlik ve hüzünle geçen o yolculuk**

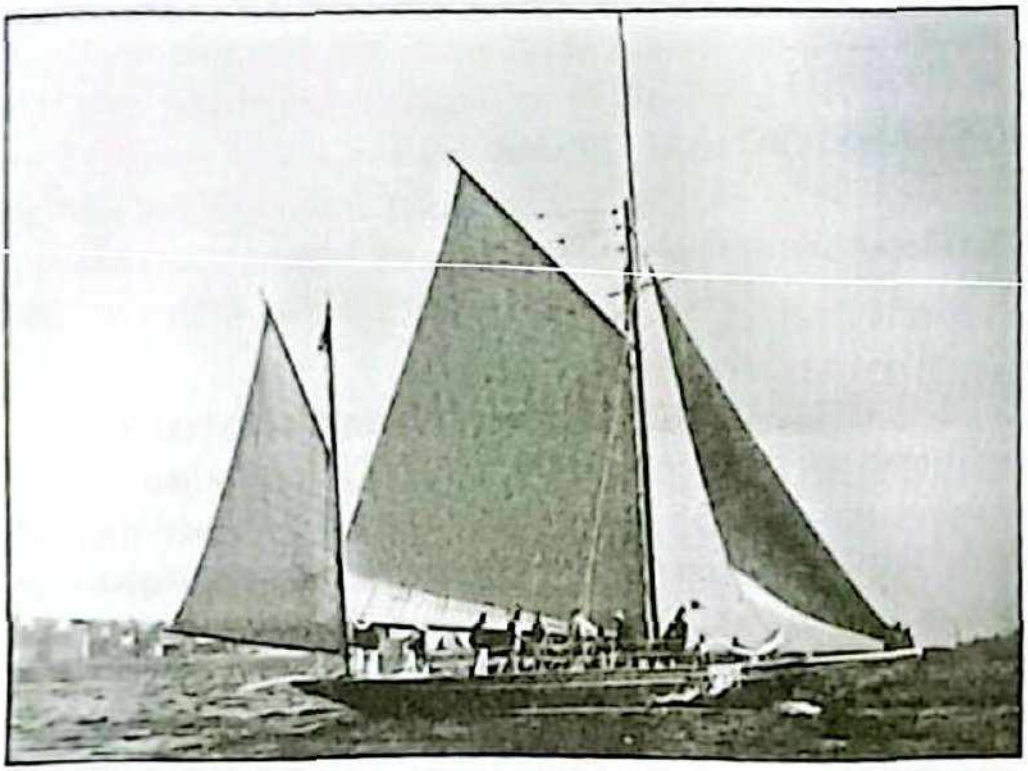
Vakit 25 Temmuz 1938 gece yarısıydı. Dolmabahçe Sarayı'nın bahçesindeki ve sahildeki bütün ışıklar söndürülmüştü. Bölgede görevli olan tüm memurlar uzaklaştırıldı. Bunun sebebi Atatürk'ün sedyeyle taşınmak zorunda kalındığında kimse tarafından görünmemesiydi. Savaşlarda yenilmeyen, bir ulusu âdeta küllerinden var eden Atatürk, Türk milletinin önüne sedyeyle çıkmak istemiyordu. Sedyeyle yatar vaziyette taşınmayı kesinlikle reddetti. Atatürk'ün oturmayı pek sevdiği Acar botundaki hasır koltuk akıllara geldi. Hasır koltuk getirildi ve prova yapıldı.

Koltuğun sağında Teşkilatı-ı Mahsusa ve Kuvayi Milliye Kahramanı Kılıç Ali, solunda Muhafız Kıtası Komutanı İsmail Hakkı Tekçe ve arkasında sadık sofracısı Faik konuşlandı. Üç güçlü adam önderlerinin iyi olması için dualar ederken kucakladılar hasır koltuğu. Atatürk bir kolunu Kılıç Ali'nin omzuna, diğer kolunu da İsmail Hakkı Tekçe'nin omzuna koydu. Atatürk'ün nabzı Prof. Dr. Neşet Ömer Bey tarafından sıklıkla kontrol ediliyordu. Yenilmez komutan Savarona'ya bordalayan (yanaşan) İstanbul Motoru'na usulca ve dikkatli adımlarla taşındı. Kısa bir yolculuğun ardından ulaşılan saray rıhtımına aynı dikkat ve özenle çıkartıldı. Dolmabahçe Sarayı, muayede salonundan sonra geçilen "Hususî Daire" Atatürk'ün yatak odasıydı. Savarona yatında 55-56 gün geçiren Atatürk, 25-26

Temmuz 1938 gecesi sallanmayan ve daha geniş bir odaya yerleşmişti. Cumhurbaşkanı Atatürk, yaz mevsiminin en sıcak günlerini geçirdiği Savarona'nın kamarasına göre daha serin bulduğu Dolmabahçe Sarayı'na geldiği için mutluydu. Takvimler 10 Kasım 1938 sabahı 09.05'i gösterdiğinde ise Türk halkının belleğinde büyük bir iz bırakarak ebediyete göçecekti.



# TÜRKİYE CUMHURİYETİ'NİN DENİZDEKİ "RÜYA"SI



# RÜYA

Büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk, üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye Cumhuriyeti'nde Türk milletinin denizciliği sevmesini ve benimsemesini çok arzuluyordu. Moda Deniz Kulübü'nün kurulması emrini de bu sebepten vermişti Atatürk. 1 Temmuz Kabotaj bayramlarında bilhassa bizzat denizde olmaya özen gösterir, halkına denizden örnek olmaya çabalardı. Türk denizciliğinin gelişmesinde etkin rolü olan Moda Deniz Kulübü'nün Rüya adlı yelkenlisiyle, maviliklerde dolaşmaktan ve dostlarıyla birlikte olmaktan keyif alan Atatürk, pek çok yerde karşımıza çıkan fotoğraflara da imza atmıştı. Atatürk'ü kısa kollu gömleğiyle yelken yaparken gösteren efsane fotoğraf Rüya yelkenlisinde çekilirken, Türk denizciliğinin sembol görüntülerinden biri oldu.

**Cumhuriyet'in denizcilik merkezi: Moda Deniz Kulübü**

Eski adıyla Moda Kulübü, bugünkü adıyla Moda Deniz Kulübü, Kurtuluş Savaşı'nın Galip Hoca'sı, Türkiye Cumhuriyeti'nin İzmir Milletvekili ve İktisat Bakanı Celal Bayar'ın başkanlığında 8 Nisan 1935 günü kuruldu. Kuruluş emrini veren bizzat Mustafa Kemal Atatürk'tü. Moda Deniz Kulübü'nün kuruluşunda, Celal Bayar dışında, tüccar Reginald Whittall, İş Bankası Umum Müdür Muavini Fazıl Öziş, İş Bankası Umum Müdür Muavini Muvaffak İşmen, Deutche Orient Bank İstanbul Şubesi Müdür Muavini Arnold Haendel, Yün İş Fabrikaları İstanbul Ajansı Yöneticisi, Fenerbahçe efsanesi Zeki Rıza Sporel ve İngiliz Sefarethanesi Pasaport Dairesi Şefi Arthur Whittall da yer aldı.

İlk yönetim kurulu başkanı, İktisat Bakanı Celal Bayar oldu. Başbakan İsmet İnönü de onursal başkanlığa layık görüldü. Kulübün üye sayısı daha ilk yılında 192 kişiyi buldu. Zaman içinde Celal Bayar, Bayar 1 ve Bayar 2 teknelerini, Christ Craft motorlarını; Hayri İpar, Brezilya'da yaptırdığı İpar Yatı'nı; Refii Bayar, Yıldız Yatı'nı; Nuh Naci Yazgan, Yazgan Gezi Motoru'nu; Nurullah ve Sabur Sami

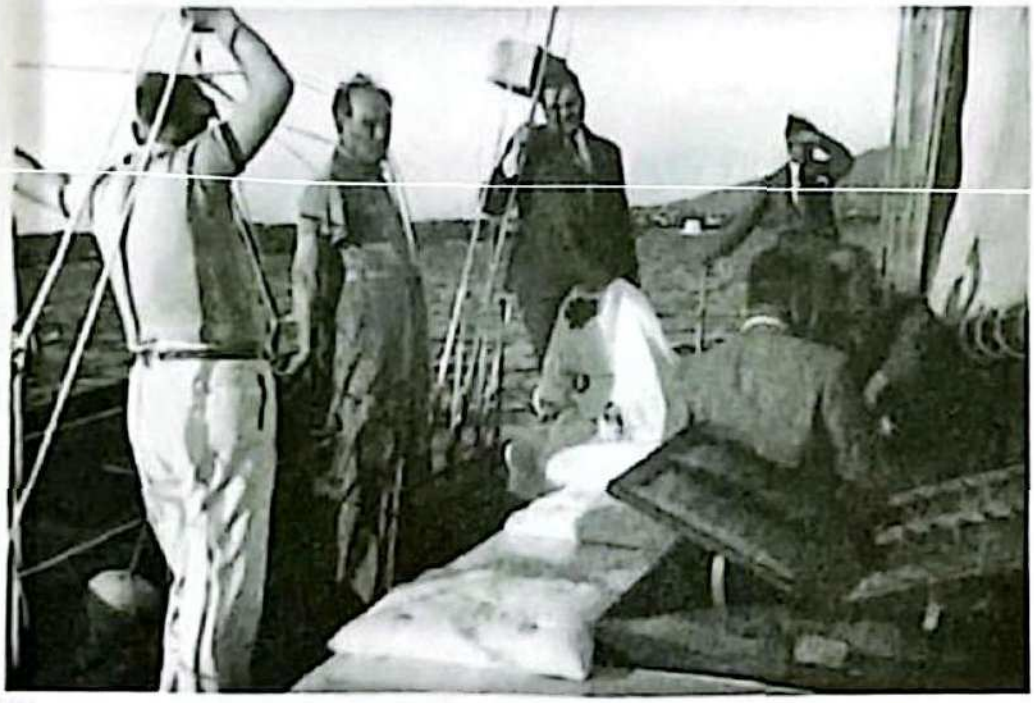
Draz, Emek ve Rüzgâr Motoru'nu; Fuat Süren ise Flamingo yatını bağışlayarak Türk sivil denizciliğinin gelişmesine büyük katkı sağlamışlardı. 1937 yılında İpar yatı, ünlü Yunanistan seyahatine çıkarken sınırlarımız dışına yapılan ilk amatör denizci macerasına imza atmıştı. İngiltere Kralı Edward, İran Şahı Rıza Pehlevi, Irak Kralı Faysal gibi çok önemli misafirler, Moda Deniz Kulübü'nde ağırlandı.

**Siyah gövdeli, iki direkli Rüya yelkenlisi**

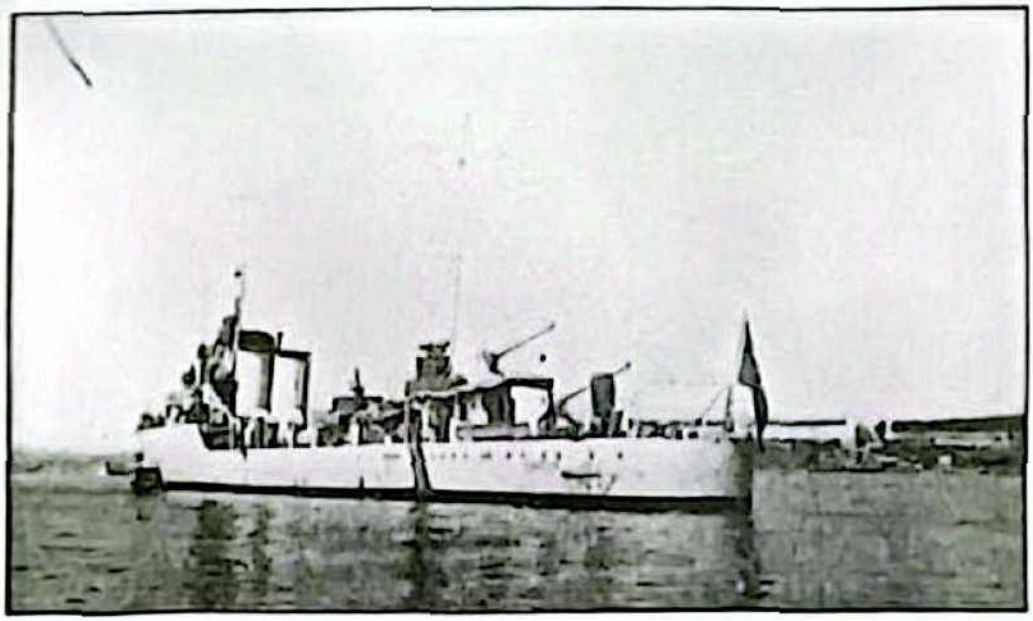
On sekiz metrenin üstündeki boyuyla bilinen Rüya, Moda Deniz Kulübü'ne ait kuğu zerafetinde bir yelkenliydi. Siyah rengiyle İstanbul Boğazı'nda süzülen Rüya, Atatürk'ün İstanbul'a gelişlerinde tercih ettiği deniz taşıtlarından biriydi. Ulu Önder, döneminin gözde ve güzel yatlarından biri olan Rüya ile açılmayı, yelkenlerine dolan rüzgârı hissetmeyi çok severdi. Ulu Önder Atatürk'ün halkına armağanı olan Kabotaj ve Denizcilik Bayramı kutlamaları 1 Temmuz 1935 günü gerçekleştirildi. Rüya yelkenlisinde Atatürk'e kulüp başkanı Celal Bayar ile manevi kızı Afet İnan da eşlik etti. Hep birlikte kano ve kürek sporcularının yarışlarını, ardından da yelkenlilerini görsel şölenini izlediler ve daha sonra Prens Adaları'na doğru yelkenli seyri yaptılar.

Büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün gerçekleşmesi için büyük gayret gösterdiği rüyalarından biri de üç tarafı denizlerle çevrili olan yurdumuzda, halkının denizciliği sevmesi ve benimsemesiydi. Bu amaca hizmet etmesi için kurdurduğu Moda Deniz Kulübü'nün

Rüya adlı yelkenlisiyle maviliklerde dolaşmaktan ve dostlarıyla birlikte olmaktan büyük keyif alırdı. İstanbul'un maviliklerinde yelken açan bu güzel tekne, âdeta genç Cumhuriyet'in gerçekleşmiş 'Rüya'sıydı. Rüya yelkenlisi el değiştirdi ve ne yazık ki, 8 Ağustos 1951 günü İtalya'nın Sicilya adası açıklarında yandı. Ata'mızın pek sevdiği bu güzelim yelkenli ne yazık ki bugüne ulaşmadı.



# ATATÜRK'ÜN HIZI VE MÜRETTEBATIYLA HAYRAN OLDUĞU SAVAŞ GEMİSİ: ADATEPE MUHRİBİ



# ADATEPE

1 Temmuz 1926 tarihinde kazandığımız kabotaj hakkı, modern ve güçlü bir Türk donanması yolunda da büyük bir adımdı. Döneminin en modern savaş gemilerinden biri olan Adatepe muhribi hızı, gücü ve kusursuz mürettebatıyla, Ulu Önder Atatürk'ün hayranlığını kazanmıştı. Cumhurbaşkanı Atatürk; "*Adatepe ile yaptığım kısa yolculuğun hatırasını unutmayacağım!*" şeklindeki el yazısıyla memnuniyetini dile getirmişti.

**Atatürk'ün bindiği dört savaş gemisinden biriydi Adatepe**

Adatepe muhribi, büyük önderimizin bindiği dört askeri gemiden biri olarak tarihteki yerini aldı. Genç Türkiye Cumhuriyeti, deniz kuvvetlerini güçlendirmek ve donanmanın kuruluşunu yeniden düzenlemek için eski gemilerini emekli edip modern gemiler, denizaltılar ve hücumbotlarını hizmete almak için yoğun bir çaba içerisine girmişti. Bu çerçevede 1929 senesinde İtalya'ya dört muhrip ile iki denizaltı siparişi verilmişti. Bu gemiler Adatepe, Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer muhripleri olacaktı. Böylece Cumhuriyet'in ilk Harp Filosu Komutanlığı oluşturuluyordu. Türk Donanması'nın

gözbebeklerinden Adatepe muhribi, Cenova kentindeki tersanede 1930 yılında inşa edilmiş ve 18 Ekim 1931 tarihinde hizmete girmişti.

27 Temmuz 1933 günü Afganistan'ın eski kralı Emanullah Han'ın Atatürk'ü ziyaret etmek istemesi, Ulu Önder'in muhripleri yakından görmesi için bir fırsat yaratmıştı. Atatürk, daha önce Yalova'da bağlı bulunan Adatepe muhribine saat 14.30'da katılır ve 21 pare topla selâmlanır. Geminin lumbarağzında gemi komutanı Binbaşı Nedim tarafından karşılanan Cumhurbaşkanı Atatürk, tören kıtasını teftiş ettikten sonra geminin kıç güvertesine giderek mümkün olunan en yüksek hızla İstanbul'a gidilmesi emrini verir. Atatürk'ün emri üzerine Adatepe, 30 milin üstünde hızla yaklaşık bir saatte Dolmabahçe Sarayı önüne demirler. Denizcilerin ve geminin böylesine hazır ve hızlı olması Atatürk'e büyük kıvanç yaşatır. Görüşmenin ardından Afgan Kralı Amanullah Han ve ailesiyle Adatepe muhribine gelen Atatürk, Yalova'ya geri dönülmesi emrini verir. Yine aynı yüksek hızla Yalova'ya ulaşılmasıyla Atatürk'ün memnuniyeti artar.

Yalova'ya konuklarıyla beraber güvenle ulaşan Başkomutan Atatürk; Adatepe muhribinin hatıra defterine şunları yazar.

*"Adatepe ile yaptığım kısa yolculuğun hatırasını unutmayacağım. Yakından tanımak fırsatına nail olduğum seçme deniz kumandanlarımız, genç zabitlerimiz ve denizcilerimiz ile iftihar ettim."*

Atatürk'e bu seyahatinde, Donanma Komutanı Albay Şükrü Okan, Gazeteci Yunus Nadi ve manevi kızı Afet İnan Hanım eşlik etmişti. Reis-i Cumhur Gazi Mustafa Kemal, gezinin ardından Başbakan İsmet İnönü'ye şu mesajı göndermişti:

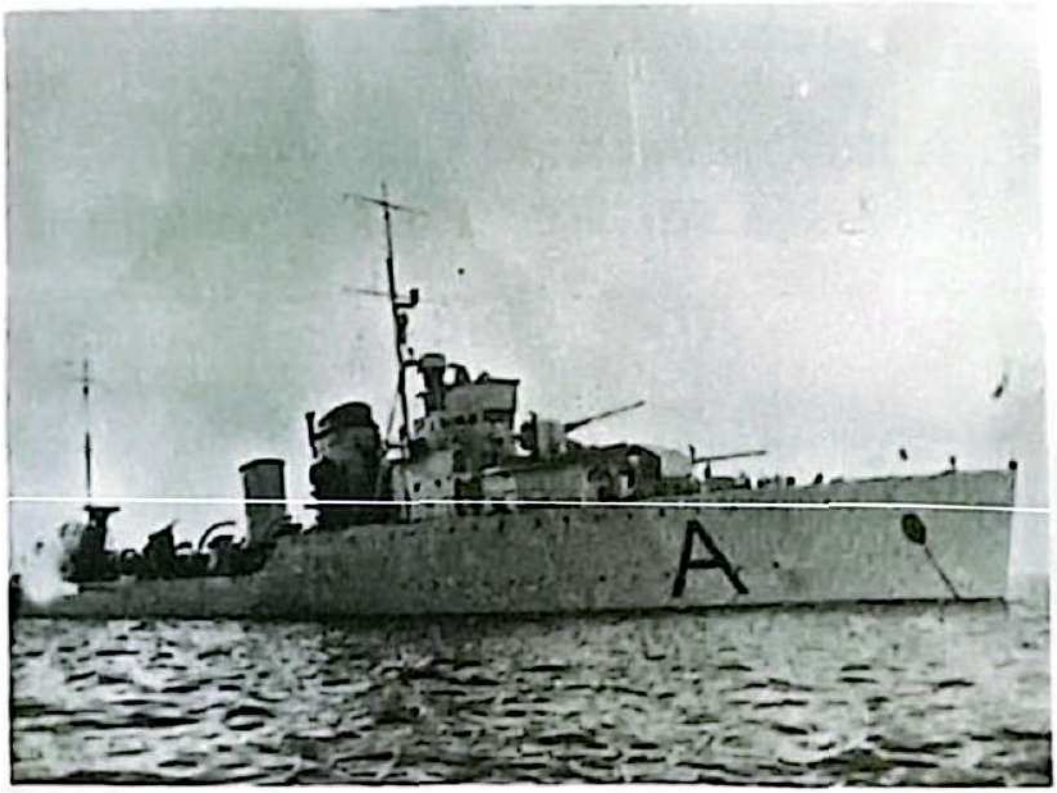
*"Kaplıca: 28/7/933 Saat: 00.30*

*Başvekil İsmet Paşa Hazretlerine*

*Bugün (27 Temmuz 1933) saat 02.30'da Adatepe muhribi ile Dolmabahçe'ye gittik. Orada 3-4 saat kaldıktan sonra aynı vasıta ile Yalova'ya döndük. Harp Filosu Komutanı Şükrü Bey de beraberdi. Şükrü Bey'den, torpido komutanı ve zabitanı ve efradının dikkatinden ve yetişkinlikleri nokta-i nazırdan çok memnun oldum. Torpidonun son yolla yürüyüş tecrübesini yaptırdık. Kumandan, iftihara değer manzara göstermektedir. Zat-ı devletinizi ve Mareşali tebrik ederim. Zekai Bey'i yerinde tebrik ederim.*

*Reis-i Cumhur Gazi Mustafa Kemal"*

Deniz Kuvvetleri'ndeki görevini, yaklaşık 23 yıl boyunca üstün başarıyla tamamlayan savaş gemisi, 100 metre boyunda 9,27 metre enindeydi. 1.350 tondu ve iki pervanesiyle 38 mil hız yapıyordu. 4 tane 12 mm, 2 tane 40 mm top, 450 mm torpil kovanı vardı ve 40 mayın taşıyabiliyordu. 27 Şubat 1954 tarihinde hizmetten çıkarıldı.



# ANADOLU'YA GÖZ DİKEN MUSSOLİNİ'YE CEVAP VEREN DESTROYER: ZAFER

*"Zafer içinde geçirdiğimiz saatlerin anısı unutulmayacaktır"* yazmıştı savaş gemisinin hatıra defterine Ulu Önder Atatürk. Türk askerinin kanlarıyla ıslanan Türk yurdunu gezmek için Zafer destroyerini kullanan Atatürk, iki deniz subayının omzuna basmayı reddederek pek bilinmeyen tarihi bir mesaj vermişti bizlere. Mesajı, Türk askerinin kimsenin önünde eğilmeyeceğiydi. Çok değil, birkaç yıl sonra, 17 Kasım 1938 günü aynı gemi, tarifsiz bir hüzün ve halkının gözyaşları arasında son yolculuğuna çıkaracaktı Türkiye'nin ebedi şefini.

**Subayların omzuna basmayı reddeder Büyük Önder**

Mustafa Kemal Atatürk'ün askeri mesajlar verdiği Zafer destroyerine bindiği ilk kayıt 17 Şubat 1935 Pazar gününe denk gelir. Dolmabahçe Sarayı'nda dinlenen Cumhurbaşkanı Atatürk, İzmir'e gidileceğini emrederek bir vapurun hazırlanmasını ister. Antalya ve Alanya'yı kapsayan bir deniz seyahatine çıkılacağı haberi basın aracılığıyla tüm yurda yayılır. Kuşkusuz ki bu mesaj sürprizleri seven strateji dehası Atatürk'ün topraklarını korumak için savaşmaktan çekinmeyeceğinin de alt yapısını oluşturur. Akdeniz seyahatine çıkmak için Dolmabahçe'den Ege Vapuru'na binen Atatürk, Ege Denizi'nin jeopolitik öneminin farkındaydı. İtalya'nın lideri Benito Mussolini'nin Ege Denizi'ndeki adalar üzerinden yayılmacı politika gütmesi Cumhurbaşkanı Atatürk'ü harekete geçirmişti. Ege vapuru, İzmir'e yaklaşırken Atatürk, *"Ege Vapuru Antalya'ya doğru devam etsin"* emrini verir. Mussolini'nin *"Benim Akdeniz'im"* sloganıyla yaptığı tehditkâr açıklamalara Roma Üniversitesi öğrencilerinin *"Alanya, Antalya, İtalya"* tezahüratları eklenince Cumhurbaşkanı Atatürk, güçlü bir tepki göstermenin zamanının geldiğini düşünmektedir. Benito Mussolini'nin Batı Anadolu'ya göz diktiğini bilen Atatürk, bu seyahati bir savaş gemisiyle sürdürmeyi uygun bulur.

İzmir'e girmeden Ege Denizi'nde Türkiye kıyılarına yakın seyreden Ege Vapuru'na iki savaş gemisi refakat etmektedir: Adatepe muhribi ve Zafer destroyeri. Zafer destroyerine Binbaşı Osman Aksu

omuzlarına basarak destroyere güvenli geçiş yapmasını isterler. Zafer destroyerinin güvertesinde kendisini bekleyen Üsteğmen Necdet Uran ve Yüzbaşı Muhlis Güreman'ın omuzlarına basarak geçiş teklifi Atatürk'ü kızdırır. Gazi bu teklifi sert ve kesin bir dille reddeder. İki subayın omuzlarına ellerini dayayarak aldığı destek ile Zafer destroyerine geçer. Olaya tanıklık edenler yaşananları ve Atatürk'ün geçişini 'Görülecek bir şeydi' şeklinde anlatır. Şüphesiz ki Atatürk burada, 'Türk askerinin kimsenin önünde eğilmeyeceği' mesajını vermiştir. Öte yandan Atatürk'ün sırtına basmadığı subaylardan Üsteğmen Necdet Uran, Oramiral rütbesine ulaşarak 5. Deniz Kuvvetleri Komutanı oldu. Yüzbaşı Muhlis Gülerman ise Tümamiral rütbesine erişir.

**Mussolini'ye denizden verilen sert cevap**

Zafer destroyeri bu seyahatte belki de İtalya ile Türkiye arasındaki ilişkiler açısından çok önemli bir olaya mekân olmuştu. Savaş gemisi Zafer'e geçen Atatürk'ün yanında Nuri Conker, Kılıç Ali, Baş Yaver Celal Turgay ile aşçısı ve sofracısı da vardı. Atatürk son hızla gidilirse 08.00'de Alanya'da olunacağını gemi komutanı Binbaşı Osman Aksu'dan öğrenmişti. Atatürk, Komodor Tümamiral Sait Halman'a "*Bir tecavüz vaki olduğu takdirde tedbiriniz nedir?*" diye sormuştu.

Binbaşı Halman, "*Adatepe destroyerini mütecavize sevk, sizi karasularımızda en yakın bir limana iltica ettirmektir*" cevabını verir.

Atatürk, "*İmkân nispetinde karasularımız dışına çıkmayınız*" talimatını vererek geminin ilerlemesini emreder. Aynı günlerde Rodos ve Meis arasında İtalyan donanması tatbikat yapmaktadır. Zafer destroyeri Çeşme'yi geçerken, Atatürk Sait Albay'ı yanına çağırarak; "*Rodos'taki İtalyan üssüne mümkün olduğu kadar yakından geçiniz*" emrini verir.

Savaş durumuna sokulan Zafer destroyerinde Atatürk dışında herkes şaşkındır. Destroyerin tüm ışıkları kapatılır. Silah ve savunma sistemlerinin hepsi hazır duruma getirilir. Denizde lodos esmesi ve dalgaların hafif seyretmesi bile Atatürk'ü alıkoymaz. Cumhurbaşkanı Atatürk, savaş gemisinin Rodos'un ışıkları görülünceye kadar kıyıya yakın gitmesini ister. Tam da istediği gibi İtalya güçlerine Zafer destroyeri gösterildikten sonra rota değiştirilir ve Alanya'ya devam edilir. Zafer destroyerinin mürettebatı bu müthiş strateji ve

Cumhuriyet

Kemalist Türkiye'den Faşist İtalya'ya Selâm!

Başvekil bu sabah şehrimizden geçerek İtalya'ya gidiyor!

Orta tahsil görenler zabit olamıyacak!

Balkan ticaret odası

"İpekiş" dün açıldı

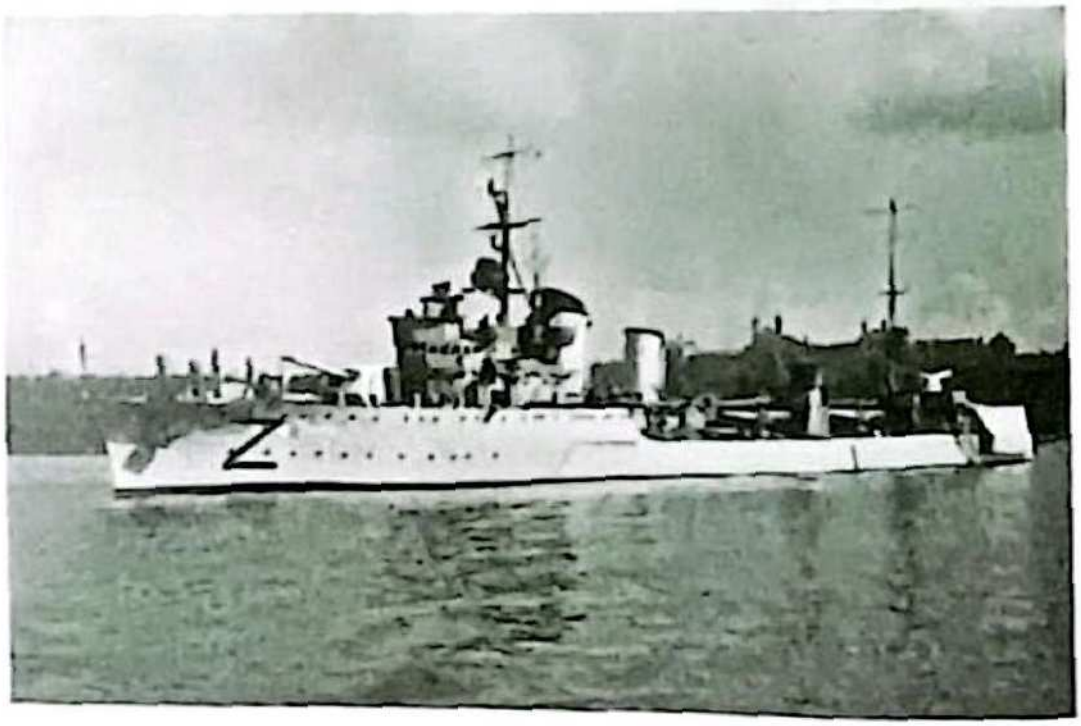
kumanda ederken, Komodor Albay Sait Halman da hazır bulunuyordu. Binbaşı Halman'a Ege Vapuru'ndaki Atatürk'ün, Alanya'ya gitmek için savaş gemisine geçeceği bildirilir. Ege ile aborda olan Zafer arasında bir iskele tavası kurulur. Fakat, Ege gemisinin iskele tavası Zafer destroyerinin güvertesine uygun değildir. Atatürk'ün, savaş gemisi Zafer'e geçebilmesi için atlaması gerekir. Atlayış sırasında Büyük Önder'in düşebileceği tehlikesini sezen deniz subayları,

cesaret karşısında bir kez daha hayranlıkla şaşırırken, Atatürk tüm geceyi uykusuz geçirir. Atatürk kendisine ayrılan kamarada uyurken ertesi gün (18 Şubat 1935) Zafer destroyeri Alanya'ya demirler. Atatürk'ün Antalya'ya yaptığı bu deniz seyahati sonrasında, el yazısıyla bıraktığı hatıra, İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı'nda sergilenmektedir. Atatürk, seyahatten duyduğu memnuniyeti dile getirmek için Komodor Sait Halman'a imzalı bir fotoğrafını hediye etti.

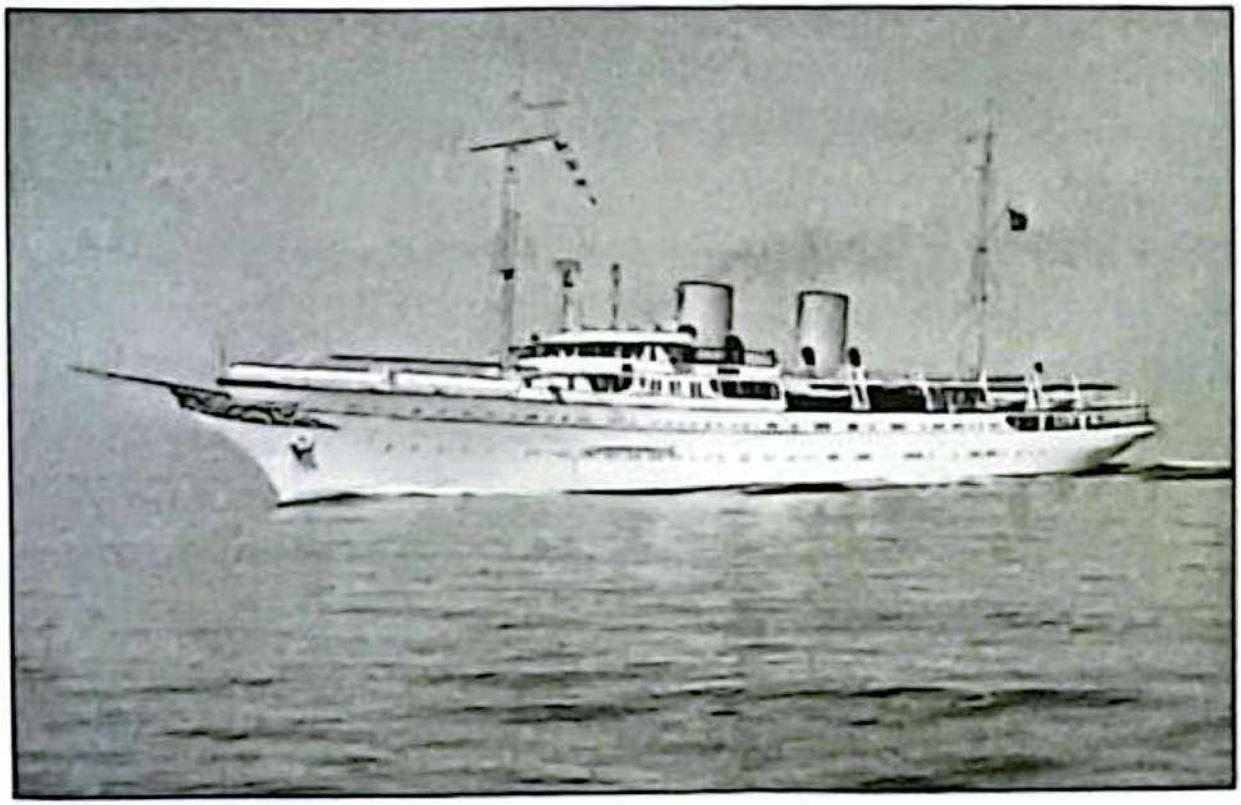
**En mutsuz ev sahibi Yavuz oldu**

Zafer destroyerinin Atatürk'ü ikinci ağırlayışı, ulusal yasta oldu. Zafer, 17 Kasım 1938 Perşembe gün Atatürk'ün aziz naaşını Dolmabahçe Sarayı'ndan alarak Sarayburnu'nu açıklarında bekleyen donanmanın ana gemisi Yavuz'a götürdü, gözyaşlarıyla izleyen milletinin önünde.

**Zafer Destroyeri:** 1930 yılında İtalya'da C.N. Del.Tirreno Tersanesi'nde savaş gemisi olarak yapıldı. 1.350 groston, 96 metre boyunda, 9,30 metre genişliğinde ve 2,90 metre su çekimindeydi. Ana makinası sitimliydi ve 2 pervanesi vardı. 36 mil hız yapabiliyordu. Adatepe, Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer muhripleri, Cumhuriyet donanması için yurt dışından satın alınan ilk modern su üstü savaş gemileriydi. Borda numaraları kullanılmadığı için gemi isminin baş harfi gemi bordasına yazılırdı. Zafer muhribi Mustafa Kemal Atatürk'ün na'şını 17 Kasım 1938 günü Dolmabahçe Sarayı'ndan alarak Sarayburnu'nu açıklarında bekleyen Yavuz zırhlısına götürdü.



# ÇOCUK TELAŞIYLA BEKLEDİĞİ YELKENLİ: BEYAZ KUĞU SAVARONA



Cumhuriyet dönemi denizcilik tarihi gözden geçirildiğinde birkaç geminin öne çıktığı, hatta efsaneleştiği görülür. Her zaman 'şanlı' sıfatıyla andığımız savaş gemisi Yavuz, ticari bahriyenin gururu Gülcemal ve genç Cumhuriyet'in emperyalizme meydan okurken Avrupa'ya gönderdiği halkla ilişkiler vapuru Karadeniz. Bu üç gemiyle seyahat ederek Cumhuriyet aydınlanmasının izini bırakan Mustafa Kemal Atatürk'ün Savarona yatı ise çocuk telaşıyla beklemesine rağmen sadece elli beş gün kullanabildiği hüzünlü bir hikâyeyi barındırır güvertesinde.

Savarona'yı bu gemilerden ayıran bir yönü de günümüze kadar gelmiş olmasıdır. Zamana yenik düşmeyen Savarona'nın, kurucu liderimiz Atatürk'ün mirasına sahip çıkmak adına müze gemi olması ve denizciliğimize kazandırılması hayal olmamalıdır.

**Portekiz'deki malikânenin şöminesi**

İnşasına, 1930 yılının başında Almanya-Hamburg'daki dünyaca ünlü Blohm & Voss Tersanesi'nde başlanmıştı. Bu tersane yirmi bir yıl önce Yavuz'un inşa edildiği, dünyanın en önemli tersanelerinden biriydi. Yatın sahibi büyük bir servetin sahibi Cadwalader adında ABD'li bir milyarderdi. 29 Temmuz 1930 günü omurgası kızağa konan gemi, 28 Şubat 1931 tarihinde denize indirildi. Alman gemi yapım sanatının eseri bu zarif tekne, devrin nadir örneklerinden biri olmaktan öteye geçmiş, dünyanın en büyük yatı olarak tarihe geçmişti. Yatın içi çok değerli eşyalarla ve çok zevkli döşenmişti. Antika eşya meraklısı Bayan Cadwalader, yatın içini dünyanın dört bir yanından özenle topladığı eşyalarla donatmıştı. Otantik Japon panolar, ceylan derisi üzerine soğuk baskı ve altın yaldız baskı tekniğiyle süslenmiş çeşitli mobilyalar, bambu ağacından yapılmış özel salon takımları, yağlı boya tablolar ve çeşitli heykeller, iç dekorasyonu tamamlayan el işi ferforje panolar, altın varak kaplanmış el yapısı ağaç oyma muhtelif eşyalar özenle yerleştirilmişti zarif tekneye. Fransız

ve Avusturya tarzı mobilya içini süslüyordu. Bir söylentiye göre yatın içinde bulunan şöminelerden birini Bayan Cadwalader Portekiz'deki şatosundan söktürmüş ve Savarona'ya taktırmıştı.

Savarona'yı çok severek kullanan Bayan Emily Cadwalader, onu ülkesi Amerika Birleşik Devletleri'ne götüremiyordu. Çünkü yabancı bir ülkede yapılan Savarona'nın Amerika Birleşik Devletleri tarafından kabul ve tescil edilmesi için yüksek gümrük vergisi gerekiyordu. Kendisinden istenen ağır vergi nedeniyle çok az kullandığı bu değerli yatı satılığa çıkarmıştı Bayan Cadwalader. Adını Hint Okyanusu'nda yaşayan bir deniz kuşundan alan Savarona'nın kaderi, emperyalizme meydan okuyan Büyük Önder Atatürk ile kesişecekti.

**Cumhurbaşkanlığı yatı Ertuğrul'un yerine düşünüldü**

1938 yılına gelindiğinde Atatürk'ün rahatsızlığı artmıştı. Doktorlar, ona deniz havasının iyi geleceği düşünüyordu.

1903 yılında inşa edilen ve artık sıkça arızalanan Ertuğrul yatının yerine yeni bir yat almak için araştırma yapılıyordu. Hatta Almanya'daki Krupp tersanesine 7 milyon liralık bir bütçeyle devlet protokol yatı sipariş edilmesi bile düşünülüyordu.

**Atatürk'ün ismini duymak yetti Bayan Emily Cadwalader'a**

Almanya'nın Hamburg ve İngiltere'nin Southampton limanlarında satışa çıkarılan Savarona'nın alınması için girişimlere başlandı. Bayan

Emily Cadwalader, hayranı olduğu Atatürk'ün Savarona'yı satın almak istediğini duyunca çok sevindi. 10 milyon 400 bin Amerikan dolarına yaptırdığı yatı 23 Şubat 1938 tarihinde Türk hükümetine 1 milyon 200 bin Amerikan dolarına satmayı kabul etmişti Bayan Cadwalader. Gazeteci Arda Uskan, Beyaz Kuğu'nun satın alınma sürecinden Kahraman Sadıkoğlu tarafından işletildiği döneme kadar olan süreci anlattığı kitabında ilginç bilgiler veriyor. "*Bir Tutkunun Öyküsü*" isimli kitapta deneyimli gazeteci Arda Uskan, Adolf Hitler'ın talip olduğu Savarona'nın ABD Başkanı Roosevelt'in araya girmesiyle nasıl Türkiye'ye satıldığını şöyle anlatır:

***Afrika Kuğusu Savarona'yı Adolf Hitler istedi***

*Emily, gölün üzerinde süzülerek gezen kuğunun zarafetine hayran kalmıştı. Üstelik hayatında ilk kez siyah bir kuğu görüyordu. 'Afrika Kuğusu' dedi kolunu kadının omzu üzerine atmış olan kocası Richard, 'Bunlara Savarona' diyorlar. 'Savarona,' diye tekrarladı genç adam, 'Neden olmasın?' 1926 yılında Emily ve Richard Cadwalader çiftinin nur topu gibi bir yatları olmuştu. Adının Afrika Kuğusu olması konusunda hemfikirdiler. Emily Margaret, Brooklyn Köprüsü'nü yaptıran iş adamının kızı, Richard McCall Cadwalader ise Princeton Üniversitesi mezunu başarılı bir bankacıydı. İkisi de kendi dönemlerinin milyonerleri gibi özel yatlara meraklıydılar. İşte o yat, ilk Savarona, 1926 yılının haziran ayında sade bir törenle denize indirildi. İlk diyoruz çünkü onu ikincisi ve üçüncüsü takip etti. Cadwalader çifti tam üç tane Savarona inşa ettirdi. Dünyanın en büyük ve en lüks yatı olan sonuncusu ise 4,5 milyon doların üzerinde bir paraya mal olmuş bir gemicilik harikasıydı. 1931 yılında Almanya'nın Hamburg Limanı'ndan denize indirildiği gün bir efsanenin başladığı tarihti.*

*Hayatının ilk yıllarını tam bir göçebe gibi geçirdi Savarona. Gerçi sahipleri daha ucuz olduğu için onu Hamburg'da yaptırmışlardı ama evdeki hesap çarşıya uymamıştı. ABD hükümeti, yatın Amerikan sularına girmesi için maliyetinden daha büyük bir vergi talep etmişti. Böylece Savarona 1935 yılına kadar, yani tam dört yıl Avrupa ve Afrika'yı dolaşıp durmuştu ama vergi sorunu yüzünden bir türlü Amerika'ya gelemiyordu. Sonunda İngiltere'nin güneyindeki South Hampton Limanı'na demirledi. Emily Cadwaleder de artık pes*

*etti, canı kadar sevdiği kuğusunu satmaya karar verdi. Bu arada 2. Dünya Savaşı'nın ayak sesleri duyulmaya başlamıştı. Dünyanın en harika yatına çağın en büyük diktatörü Adolf Hitler göz dikmişti. Bir rivayete göre Hitler, planladığı savaşta Savarona'yı denizaltılarının ana gemisi olarak kullanmayı istiyordu. Hatta gemiyi satın aldığı, fakat devir işlemlerinin henüz tamamlanmadığı bile söyleniyordu.*

***Esrarengiz kadın ortaya çıkıyor***

*Atatürk'ün kurmayları ise bu bilgiye erişememişlerdi. İşte o günlerden birinde Mahmut Baler'in Savarona'dan haberi oldu. Mustafa Kemal, yatın fotoğraflarını çok beğenmişti. Cumhurbaşkanlığı Özel Kalem Müdürü Hasan Rıza Soyak başkanlığında bir heyet Berlin'e hareket etti. Berlin'de Türk heyeti öncelikle oyalamanın farkındaydı. Alman hükümeti bir türlü açık teklif vermeye yanaşmıyordu. O sırada esrarengiz bir hanımefendi ortaya çıktı. İsmi bugün tarihçiler tarafından da bilinmeyen kadın, o dönemin Hamburg İş Bankası Müdürü Tahir Kevkep'le gizli bir görüşme yaptı. Türklerin Savarona'yı asla satın alamayacaklarını ve bunun nedenini bildiklerini söyledi. Bu sırrı verebilirdi ama bir şartı vardı. Adı ortaya çıktığı takdirde öldürülmesi işten bile değildi. Karşılığında hayli garip bir isteği oldu. Ülkesinden ayrılması için evlenmesi gerekiyordu, bunun için drahomaya ihtiyacı vardı. Türk heyeti bu miktarı temin edebilirse o da Savarona ile ilgili sırrı anlatabilirdi. Olayı Mahmut Baler çözdü ve esrarengiz hanımefendi sırrı anlattı.*

*Esrarengiz kadına göre Savarona'yı Hitler, zaten satın almıştı ve kuğusundan vazgeçmeye niyeti yoktu. İşte oyalama politikası burada başlıyordu. Türk lider hastaydı ve ölümünün yakın olduğu söyleniyordu. Nasıl olsa bir süre sonra Savarona'yı satın almaktan vazgeçecekti. Diğer yandan Hitler'in aldığı Savarona'nın henüz evrak işleri tamamlanmamıştı. Bu yüzden Türk heyeti elini çabuk tutmalıydı. Sonuçta Ankara, ABD Başkanı Roosevelt'i devreye soktu. ABD'de gemilerine el koyan Almanlara aynen misilleme yapacakları tehdidini (Savarona İngiltere'deydi) savununca Hitler, geminin satılmasına izin verdi. Mahmut Baler aldığı bu olumlu cevapla Ankara'ya dönerek olanları Atatürk'e anlattı.*

*İlk süvarisi Atatürk'ün kaptanı Sait Özege*

*Savarona, 1 Mart 1938 günü 1 milyon 200 bin dolara satın alındı. Satış işlemlerinin sonuçlanmasıyla yatın süvariliğine atanan 'Atatürk'ün Kaptanı' unvanına sahip Sait Özege, 45 kişilik personelle İngiltere'ye gitti. 24 Mart 1938 günü Southampton Limanı'nda yata Türk Bayrağı çekti ve yatı teslim aldı. Bayrak törenine Londra Büyükelçimiz Fethi Okyar, Cumhurbaşkanlığı Baş kâtibi Hasan Rıza Soyak, Londra Deniz Ataşemiz İktisat Vekâleti Deniz ve Hava Müsteşarı Seyr-i Sefain eski Umum Müdürü Sadullah Güney, İş Bankası Umum Müdürü Muammer Eriş, Etibank Umum Müdürü İlhami Nafiz Pamir katıldı.*

*'Ne olurdu bu gemi birkaç yıl önce elimize geçmiş olsaydı'*

*Savarona, 12 Nisan 1938 tarihinde Almanya'nın Hamburg kentine giderek inşa edildiği Blohm und Voss Tersanesi'nde bakım ve onarıma girdi. 22 Mayıs 1938 tarihinde Türkiye'ye hareket etti. 1 Haziran 1938 tarihinde İstanbul'da Florya önlerine demirleyen yat aynı gün saat 13.45'te Dolmabahçe Sarayı önlerine geldi. Atatürk, beraberinde Başvekil Celal Bayar, Cumhurbaşkanlığı Baş kâtibi Hasan Rıza Soyak, Başyaver Celal Tolgay, Kılıç Ali, yakınlarından Cevat Abbas, Salih Bozok ve İstanbul Valisi Muhittin Üstündağ ile Dolmabahçe Sarayı rıhtımından Acar Motoru'na binerek Savarona'ya gitti. Yatı baştan aşağı dolaştı. Her köşesini inceleyen Atatürk hayran kaldı.*

*'Ne olurdu bu gemi birkaç yıl önce elimize geçmiş olsaydı' dedikten sonra yatta kalmaya karar verdi. Büyük Önder'in tedavisine Savarona'da devam edilmesi için hemen harekete geçildi."*

**Gazi'nin mavi gözleri kadar güzeldi Savarona**

Mustafa Kemal Atatürk, 19 Haziran günü Romanya Kralı Karol'u yatta ağırladığında sadece Türkiye Cumhuriyeti'nin değil, Türklerin tarihinde ilk kez yabancı bir ülke lideri denizde kabul ediliyordu. 9 Temmuz günü gerçekleşen Bakanlar Kurulu toplantısı ise katıldığı son toplantı oldu. Beyaz Kuğu Savarona, 19 Kasım 1938 günü tüm ulusun göz yaşlarının karıştığı cenaze töreninde Yavuz savaş gemisine Haydarpaşa'dan itibaren İzmit'e kadar eşlik etti. Gazeteci-yazar Sinan Onuş'un İkdam gazetesinin 13 Kasım 1939 tarihinden itibaren yayımladığı günlüklerden elde ettiği bilgileri zenginleştirerek

yazdığı "*Atatürk'ün Savarona'daki 56 Günü*" isimli kitapta tüm detaylar bulunmaktadır.

**Çocuk heyecanıyla bekledi, 56 gün kalabildi**

**1 Haziran 1938:** Devlet tarafından satın alınan Savarona'nın İstanbul'a gelişi. Atatürk'ün, saat 15.30'da Savarona'ya geçişi.

**2 Haziran 1938:** Atatürk'ün Savarona'da Başbakan Celâl Bayar, İçişleri Bakanı Şükrü Kaya ve İstanbul Valisi Muhittin Üstündağ'ı kabulü ve İstanbul imar projesi üzerinde görüşmesi. Atatürk'ün Savarona'da Türk Tarih Kurumu ile Türk Dil Kurumu kol başkanlarını kabulü ve görüşmesi. Atatürk'ün Savarona'da akşam yemeğinden sonra yatta bulunan milletvekili hekimleri kabulü ve hastalığıyla ilgili görüşmesi.

Atatürk'ün saat 15.30'da Savarona yatıyla Dolmabahçe'den hareketle önce Yeşilköy-Florya daha sonra Boğaz yönünde olmak üzere Marmara'da beş saat kadar süren bir deniz gezintisi yapması.

**8 Haziran 1938:** Prof. Dr. Fissenger'in çağrı üzerine ikinci defa Türkiye'ye gelişi ve Savarona yatında Atatürk'ü muayenesi.

**9 Haziran 1938:** Prof. Dr. Fissenger'in Atatürk'ün emriyle İstanbul'dan Ankara'ya gelerek safra kesesi iltihabından rahatsız bulunan İsmet İnönü'yü muayenesi, akşam tekrar İstanbul'a hareketi.

**10 Haziran 1938:** Prof. Dr. Fissenger'in Atatürk'ün tedavisi hususunda gereken direktifleri verdikten sonra akşam İstanbul'dan ayrılışı.

**11 Haziran 1938:** Atatürk'ün Ankara'dan İstanbul'a gelen Başbakan Celâl Bayar'ı Savarona yatında kabulü.

**14 Haziran 1938:** Atatürk'ün Savarona yatından Cenevre'de bulunan Afet İnan'a mektubu: *"Tamamen iyileşme ümidi ve şansı kuvvetlidir"*

***15 Haziran 1938:*** Amerika'daki Mark Twain Cemiyeti Başkanı'nın resmini göndermesi nedeniyle Atatürk'e teşekkür mektubu:

*"Zamanımıza, geçmiş devirlerin Büyük İskender, Jul Sezar ve Napolyon'undan daha şanlı bir isim bıraktınız. Askerî ve sivil dehânız bütün insanlık tarihi üzerinde derinden etkili olmuştur."*

**16 Haziran 1938:** Atatürk'ün Savarona'da Başbakan Celâl Bayar, Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras, İçişleri Bakanı Şükrü Kaya ve daha sonra maliye Bakanı Fuat Ağralı'yı kabulü ve görüşmesi.

**17 Haziran 1938:** Atatürk'ün Savarona'da Başbakan Celâl Bayar'la beraber Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras ve İçişleri Bakanı Rüştü Kaya'yı kabulü ve bir süre görüşmesi.

**19 Haziran 1938:** Romanya Kralı II. Karol, sevgilisiyle beraber Nahlin yatı ile Ege'de yapacağı gezinin ilk durağı olarak İstanbul'a uğradı. Atatürk'le de görüşmek istedi. Talebi kabul edilen Kral, saat 16.00 civarlarında Savarona'ya çıktı. Yatın merdiven başında kendisini Başyaver Celal Bey karşıladı. Buradan Cumhurbaşkanlığı yazı odasına götürüldü. Atatürk'ün üzerinde açık gri bir kostüm, beyaz ipek gömlek ve düz yeşil bir kravat vardı. Dr. Neşet Ömer İrdelp görüşme boyunca Atatürk'ün yanında bekledi.

**Hatay sorunu aklından çıkmıyor**

**20 Haziran 1938:** Atatürk, Savarona'da Bakanlar Kurulu toplantısına başkanlık etti. Mareşal Fevzi Çakmak'ın da hazır bulunduğu ve 4,5 saat süren toplantının ana gündem maddesi Hatay meselesiydi.

**24 Haziran 1938:** Atatürk, Savarona yatıyla birlikte İstanbul'dan Erdek önlerine geldi. Akşam tekrar İstanbul'a dönüldü. Ulu Önder, Erdek'te donanma tarafından selamlandı. Donanma Komutanı Amiral Şükrü Okan ve Erdek Kaymakamı ile yatta görüştü. Erdek dönüşü rüzgâr nedeniyle üşüten Atatürk'ün ateşi oldukça yükseldi.

**25 Haziran 1938:** Erdek dönüşü yat, Atatürk'ün emriyle 27 Haziran saat 12.55'e kadar Büyükdere önüne demirledi.

**27 Haziran 1938:** Atatürk, sabah saatlerinde Başbakan Celal Bayar'ı kabul etti. Saat 12.55'te ise Büyükdere önlerinden hareket eden Savarona, Dolmabahçe'ye geldi. 14.20'de saray önündeki şamandıraya bağlanarak burada on dört günlük bir bekleme devresine girdi.

**29 Haziran 1938:** İçişleri Bakanı Şükrü Kaya ve İstanbul Valisi Muhittin Üstündağ, Atatürk'ün huzuruna çıktılar. Ağırlıklı olarak İstanbul'un imarı meselesi konuşuldu. Vali, İstanbul'un imar projeleri hakkında ilgili Bakana ve Cumhurbaşkanı'na bilgi verdi. İmar planı, Taksim'e yepyeni bir çehre kazandırılmasıyla ilgiliydi. Atatürk, bilgilendirme sonrası ilgililere gerekli emirleri verdi.

Atatürk, bir süre önce verdikleri bir emirle Beşiktaş Vapur İskelesi civarında bulunan Barbaros'un türbesi etrafının açılmasını, burasının bir park getirilmesini, Türk denizcilerine emsalsiz bir tarih hediye eden Barbaros Hayrettin'in türbesinin bir deniz ziyaretgâhı

hâline konulmasını ilgililere bildirmişti. Barbaros'un türbesini meydana çıkarmak, etrafının açtırılması işiyle bizzat meşgul olmak işi de İstanbul Valisi'ne havale edilmişti. İstanbul Valisi Muhittin Üstündağ bu izahatı Ebedi Şef'e bizzat arz etti. Türbenin etrafının açıldığını, park kısmının da inşaatına başlandığını fakat henüz tamamlanmadığını bildirdi. Atatürk, işin ilerleyişine işaret ederek valiye daha süratle hareket etmesini emretti.

Barbaros'un türbesinin etrafının açılması izahatından sonra Atatürk, huzurunda bulunanlara Preveze Deniz Zaferi'ni anlattı. Ayrıca ünlü tarihçiler Hammer ve Wels'in Türk tarihi ve Barbaros hakkında yazdıklarından söz etti. Wels ile tanınmış başka tarih yazarlarının bir iddiasını gündeme getirdi. Bu iddiaya göre Barbaros, Osmanlı Padişahı Kanuni'ye, Kemal Reis'i saygılarını arza memur ettiği zaman ona, Sinan Reis'e yazdırdığı bir biyografisini de vermiş, bunu padişaha teslim etmesini emretmişti. Atatürk bu kitapçığın bulunarak yayınlanmasını istedi.

**Başbakan Celal Bayar ile Savarona'da görüştü**

**3 Temmuz 1938:** Atatürk, yatta Başbakan Celal Bayar'ı bir kez daha kabul etti. Bugün oldukça önemli bir gündü. Türk ve Fransız heyetleri, Antakya'da askeri anlaşma imzaladı. Bu anlaşmaya göre, ertesi gün 4 Temmuz'da öncü Türk müfrezeleri Hatay'a girdi.

**6 Temmuz 1938:** Hatay davasının sonuçlanmasıyla birlikte yurdun dört bir yanından kendisine tebrik telgrafları gönderildi. Atatürk, Anadolu Ajansı aracılığıyla yattan bu telgraflara yanıt verdi.

**8 Temmuz 1938:** Atatürk, izinli olarak İstanbul'a gelen Londra Büyükelçisi Fethi Okyar'ı kabul etti.

**Son bakanlar kurulu ve Hatay aklından çıkmıyor**

**9 Temmuz 1938:** Bakanlar Kurulu üyeleri saat 15.30'da Dolmabahçe Sarayı'na geldi, oradan motorlarla Savarona yatına geçtiler. Saat 16.30'da Savarona yatında Atatürk'ün başkanlığında toplanan Bakanlar Kurulu üç saat sürdü; 19.30'da sona erdi. Bu toplantı Atatürk'ün, bakanlar kuruluna son başkanlığıdır. Aynı gün Hatay'da Türk askeri fiilen göreve başladı. Atatürk son bakanlar kurulunda iç ve dış konuların yanında Hatay meselesine hassasiyetle yaklaştı.

**10 Temmuz 1938:** Atatürk, saat 14.00'da Savarona'dan Acar Motoru'na bindi ve Florya'ya geldi. Motorda yanlarında Salih Bozok, Kılıç Ali, Yaver Celâl, Genel Sekreter Hasan Rıza, Müdavi Hekim Neşet Ömer de bulunmaktaydı. Atatürk, denize girmesi doktorlar tarafından yasaklandığı için Deniz Köşkü'nde bir süre dinlendi. Saat 16.00'da Köşk'ten yanındakilerle birlikte ayrılan Atatürk, Acar ile Büyükdere önlerine geldi. Saat 18.00'da yönünü değiştirme emriyle Boğaz'a doğru yol aldı. Atatürk bir süre sonra yanında bulunan doktora vücudunda kırgınlık hissettiğini belirtti, ardından da yata dönüş emrini verdi. Gece Atatürk'ün ateşi oldukça yükseldi. Yapılan muayene sonrası kendisine zatürre başlangıcı teşhisi konuldu.

**16 Temmuz 1938:** Prof. Dr. Noel Fissenger'in Paris'ten üçüncü defa gelişi ve Savarona'da Atatürk'ü son muayenesi.

**18 Temmuz 1938:** Atatürk'ün zatürre sebebiyle bir türlü düşürülemeyen ateşi bugün nihayet 36,5 ölçüldü. Müdavi hekim sabah vizitesinde ateşin düştüğünü gördü. Akşamüzerine doğru zatürre belirtileri tamamen bertaraf oldu. Akşam vizitesinde ateş bir derece farkla 37,5'i gösterdi. Atatürk, vizite sırasında müdavi hekimlerle sohbet etti.

**23 Temmuz 1938:** Savarona'da yatak istirahatine devam eden Atatürk, sıcaklardan şikâyetle Savarona yatıyla saat 11.00 sularında Dolmabahçe'den hareket etti. Yat Moda, Adalar, Florya ve Boğaz'da gezinti yaptı. Başbakan Celal Bayar, Moda'dan Moda Deniz Kulübü'nün bir motoruyla yata geldi. Yat, geceyi Büyükdere önlerinde geçirdi.

**24 Temmuz 1938:** Savarona yatı saat 16.30'da Büyükdere'den ayrıldı. Bir saate yakın Dolmabahçe önünde bekledikten sonra güneşin batmasına yakın yola çıkarak Marmara Ereğlisi önünden dönerek Dolmabahçe önünde dubaya bağlandı.

**25 Temmuz 1938:** Mustafa Kemal Atatürk, doktorların tavsiyesi sonrası 25'i 26 Temmuz'a bağlayan gece yarısı Savarona yatından ayrıldı. 01.00 sıralarında Dolmabahçe Sarayı'na geçti. Atatürk'ün Savarona'dan Dolmabahçe Sarayı'na geçtiğine ilişkin gazetelerde hiç haber yer almadı. Ertesi gün birçok gazete birinci sayfalarından belirgin şekilde Genelkurmay Başkanı Fevzi Çakmak ile Başbakan Celal Bayar'ın, Dolmabahçe Sarayı'nda Atatürk'ü ziyaret ettiğini haber yaptılar.

*'Keşke daha önce gelseydi'*

Atatürk'ün hastalığı artmıştı. Hastalığına rağmen yine de mutluydu Atatürk. Yaz günlerinde dolaştığı Savarona'nın güvertesinde İş Bankası Umum Müdürü Muammer Eriş'in İngiltere'den getirdiği beyaz süveteri sırtından eksik etmiyordu. Ayrıca kendisine beyaz pantolon ve lacivert ceketten oluşan bir yat kıyafeti yaptırmıştı. Üst güvertede yemek yiyordu. Doktorların 'kesin perhiz' talimatına pek uymadığı görülüyordu. Savarona'da sıcaklık zaman zaman 30 dereceyi bulduğu için Atatürk sıkıntılıydı. Kamarasını biraz olsun soğutmak için kaldığı yerin etrafına büyük kaplar içinde buzlar getirtildi. Belki biraz daha fazla rüzgâr alır umuduyla Savarona'yı Dolmabahçe'den Büyükdere önlerine getirdiler. Ama rüzgâr Boğaz'a parelel demirlenen gemiyi yalayıp geçiyordu. Kaldığı dairenin hemen altındaki dinamonun titreşim ve gürültüsünden rahatsız olan Atatürk için makinalar durduruldu. Gerekli elektrik, yanaştırılan bir denizaltıdan sağlanmaya başlandı.

**II. Dünya Savaşı'nda korundu**

Savarona, Atatürk'ün ölümünden sonra Ulaştırma Bakanlığı'nın 03 Ağustos 1939 tarih ve 1650/2115 sayılı emriyle hazine adına İstanbul Limanı gemi sicil defterine 2051 sicil numarasıyla tescil edildi. İkinci Dünya Savaşı yılları boyuncu hava saldırısına uğramaması için Kanlıca Körfezi'nde tutuldu. 2 Temmuz 1951 tarihinde dönemin Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın isteğiyle Deniz Harp Okulu'nun eğitim gemisi olması kaydıyla Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na devredildi. Bakımı, tamir ve tadilatı yapılan lüks yat artık baş ve kıç kısmına ikişer adet top ile askeri eğitim gemisiydi. On yıl kadar Donanma Komutanlığı Gölcük iskelesinde bağlı kalan Savarona, 1989 yılında iş insanı Kahraman Sadıkoğlu'na kırk dokuz yıllık kullanım hakkıyla satıldı. Tuzla'da üç yıllık yenileme çalışmalarıyla tekrar denize dönen Savarona, devlet başkanlarını, dünya sosyetesini ve ünlü isimleri ağırladı. Savarona yirmi beş yıllık özel sektör döneminde Lady Diana, Prens Charles, Valentino Garavaldi, Elizabeth Hurley, Naomi Campbell gibi isimleri konuk etti. Eylül 2010 tarihinde Kazakistan uyruklu iş insanının amaç dışı kullanımı üzerine 2014 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından satın alınarak tekrar devlete geçti. Beyaz Kuğu Savarona, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bünyesine 17 Ağustos 2023'te geçerken 11 Aralık 2023 tarihinden itibaren

- CAĞALOĞLU
Perşembe 2 Haziran 1938
Fiatı 5 kuruştur.

# Cumhurreisliği yatı geldi

*Atatürkün dün yeni yatımızı tetkiklerinden iki intiba*

## Varşovada üçüncü atlı müsabaka

### İkinciliği bir saniye farkla Gürkan kazandı

Varşova 1 haziran (Hususi muhabirimizden, telefonla) — Bugün de atlı müsabakalarına devam edildi. Varşova şehir müsabakasına Türk, Leh, Alman, Belçika, Fransız, Romanya elçiliklerinin bütün heyetleri iştirak etti. Yine yakın müsabaka arasında yüzbaşı Cevad Gürkan (Yıldız) ile subaylar mühimmat bir müsabaka yaptı. Gürkan atlarının kolunu kolik tarafından şaşırtarak ikinciliğe alıkoydu. Neticede, birinciliği bir Polonya subayı, üçüncülüğü de yalnız bir saniye farkla Cevad Gürkan kazandı. Bu müsabakada yüzbaşı Evliya Özsoy da güzel bir muvaffakiyetle sonuncu 8 inci oldu. Diğer binicilerimizden bazıları da tatsız hâdiseler sebebile derece alamadılar.

Evvelki akşam, Varşova büyük elçimiz Fevzi Tolu tarafından ziyafetimiz mevcut bir şerefine bir ziyafet verdi.

## İngiliz Başvekili Eden'le görüştü mü

# Büyük Şef Atatürk dün yatı ziyaret ve tetkik etti

### «Savarona» ya «Güneş - Dil» adı verilmesi muhtemeldir

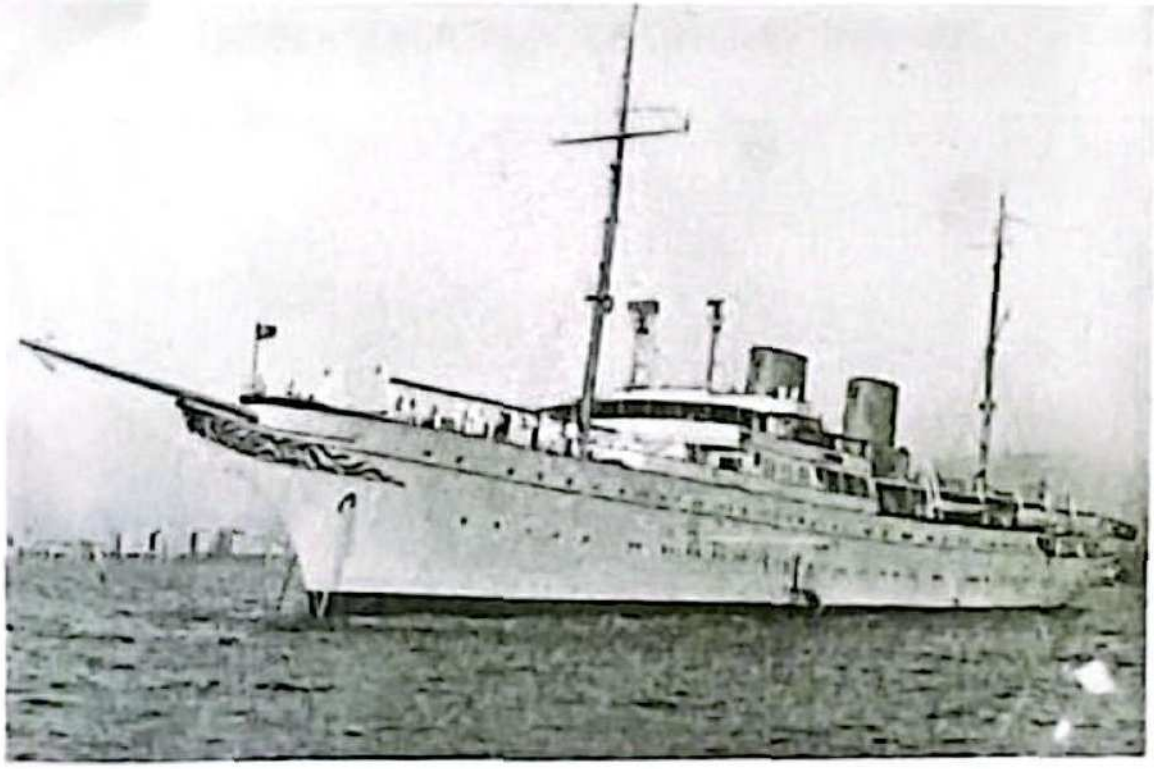
*Büyük Şef «Savarona» ya girmek üzere Dolmabahçeden ayrılırlarken*

Cumhur Reisimizin için için alemine olan yat dün sabah İstanbul açıklarına gelmiş ve evvelâ Florya'da Deniz kuvvetleri tarafından hususi bir tezahürat yapıldıktan sonra limana girmiş, Dolmabahçe önünde demirlemiştir.

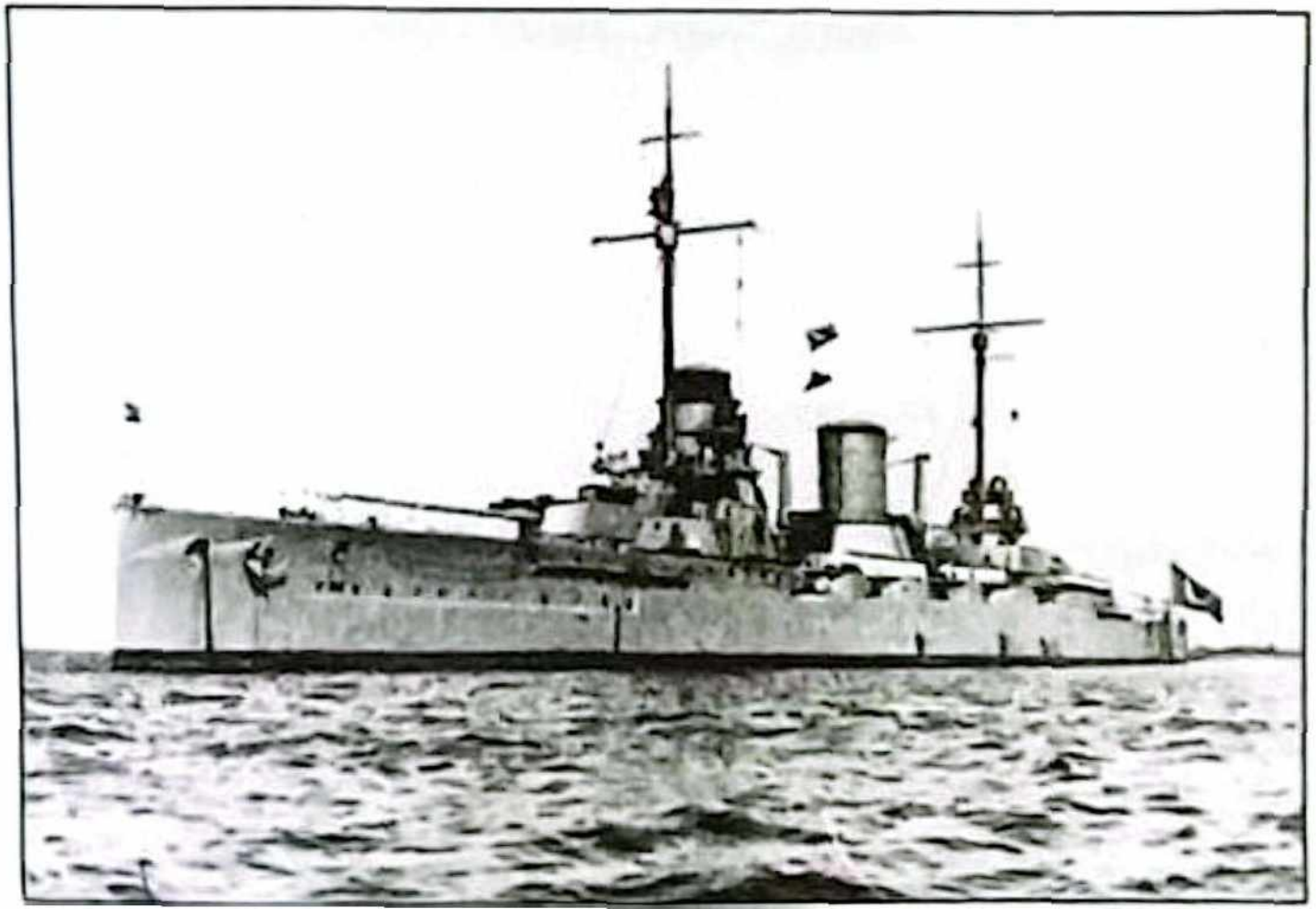
**Büyük Şefin yatı ziyareti**

Cumhurreisimiz Atatürk dün öğle üzeri yata inmiş ve yatın kaptanı ve diğer zabitan tarafından selâmlanmıştır. Bundan sonra yat demirini alarak Boğaz içinde dolaşmaya başlamıştır. Bu sırada Boğaz ve Haliç'te bulunan bütün gemilerimiz ve tayyarelerimiz Büyük Şefi selâmlamışlardır. Yat Boğaz içinde bir müddet dolaştıktan sonra Dolmabahçe önüne gelmiş ve Büyük Şef yattan karaya çıkmıştır.

Savarona'yla ilgili şimdiye kadar yapılan en büyük envanter çalışmasını gerçekleştirdi. İki yıl boyunca sivil ve askeri arşivleri inceleyen İşipek ve Ünver; Savarona'nın Almanya'daki yapım sürecinden genç Türkiye Cumhuriyeti tarafından satın alınmasına uzanan süreci çok iyi özetledi. Ata'mızın ölümünün ardından şanlı donanmamızın emrine verilen ve Deniz Harp Okulu öğrencilerinin eğitimi için kullanılan Savarona'nın zaman tünelini belge ve fotoğraflarla anlatan "*TCG Savarona Atatürk'ten Yadigâr*" isimli kitap, pek çok sorunun cevabının da bulunmasını sağlıyor.



# ADIYLA, ŞANIYLA
# DONANMANIN GURURU: YAVUZ



# YAVUZ

*Osmanlı İmparatorluğu'nun sonunu getiren savaşa sokan* Yavuz zırhlısı, Türk denizcilik tarihine, Büyük Önder'in naaşını taşıyan gemi olarak da geçti. 1925 yılının sıcak bir Eylül sabahında bindiği Yavuz zırhlısının onarılmasını isteyen Atatürk, "*Bu gemiyle uzun bir yolculuk yapmak isterim*" diyerek duygularını tarif etmişti. Ne yazık ki bu yolculuk, Büyük Önder'in naaşının taşınması sırasında gerçekleşti.

Cumhuriyet döneminin ilk ve son Bahriye Vekili (Denizcilik Bakanı) İhsan Eryavuz'a Mustafa Kemal Atatürk'ün 21 Eylül 1925 günü söylediği sözler bu hüzünlü yolculuğun başlangıcıdır. 19 Kasım 1938 günü puslu bir İstanbul sabahında, Türk ulusunun gözyaşları Yavuz'un arkasından karışırken denize, hayatını ulusunun geleceğine adayan lidere duyulan minnetin hiçbir zaman ödenmeyeceğinin de ifadesidir Yavuz zırhlısı. Ne yazık ki Büyük Önder'in arzu ettiği uzun yolculuk sağlığında değil, naaşının Marmara Denizi'nin köpüklü sularında Gölcük'e doğru taşınacağı anlarda yaşanmıştır.

Adını Büyük Prusyalı Generali August Karl Von Goeben'den alan Goeben ağır muharebe kruvazörü, Türk denizcilik tarihine Yavuz zırhlısı olarak geçti. Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkılmasını sağlayacak Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı cephesinin açılmasını sağlayan zırhlı, Karadeniz Baskını'nı 29 Ekim 1914 günü gerçekleştirmişti. Rus limanlarını, Osmanlı Harbiye Nazırı Enver Paşa ve Alman Amiral Wilhelm Souchon tarafından planlanan bombalama, Yavuz dümen suyunda bıraktığı hüzünlü veda yolculuğuyla hatırlanmalıdır.

### Yavuz zırhlısını ziyaret

Mustafa Kemal Atatürk, Cumhuriyet donanmasının savaş gemisi Hamidiye kruvazörüyle, Eylül 1924 tarihinde Karadeniz'e yaptığı on beş günlük ziyarette, anakaranın bütünlüğü için güçlü donanma zorunluluğunu bir kez daha görmüştü. Henüz bir yaşındaki Türkiye Cumhuriyeti'nin geleceğinin teminatı için etkin bir donanma

kurulması fikrine sahip olan Atatürk, Bahriye Vekâleti'nin (Denizcilik Bakanlığı) kurulması gerektiğini de düşünüyordu. 21 Eylül 1925 günü Ankara'dan trenle İzmit'e gelen Atatürk için Yavuz zırhlısı da hazırlanmıştı. Atatürk, İzmit'teki hükümet konağında bulunurken, Cumhurbaşkanlığı görevlileriyle bahriyeli kumandanlar arasında görüş alışverişi yapıldı. Hükümet Konağı ziyaretini tamamlayan Atatürk, İzmit İskelesi'ne giderek Söğütlü yatına bindi. Efsane zırhlı alargada (açıkta) beklediği için Söğütlü, Atatürk'ü kısa bir yolculukla Yavuz'a ulaştırdı.

**Atatürk'e kol veren genç üsteğmen amiral oldu**

İlerleyen yıllarda Amiral rütbesine erişecek idealist Türk subayı Afif Büyüktuğrul, Yavuz'da üsteğmen rütbesiyle görev yapıyordu. Üsteğmen Büyüktuğrul'un görevi, Söğütlü yatından Yavuz'a geçecek kurtarıcı lidere kol vermek ve geçişine yardımcı olmaktı. Söğütlü, Yavuz'a yaklaşırken karşılamadaki personel, komutla birlikte üç defa "Yaşa!" diye bağırmış, Yavuz'dan atılan 21 pare top atışıyla selamlama tamamlanmıştı. Elektriklerle donanmış ve kıç baca ile grandi direği arasına "Yaşasın Gazimiz" mahyası asılan Yavuz zırhlısına geçen Atatürk büyük gurur yaşamıştı. Cumhurbaşkanı Atatürk'ün Yavuz zırhlısını yaptığı ziyaretin şerefine Yavuz'un grandi direğine Cumhurbaşkanlığı forsu çekilmişti.

**Donanmanın ve Yavuz'un komutanı Eğrikapılı Yarbay Necati Bey**

Ziyaret sırasında Reşitpaşa gemisinin çevresindeki Taşoz ve Yunus torpidobotları karakol görev yapıyordu. Personeli denetleyen Cumhurbaşkanı Atatürk, Donanma Komutanlığı'yla birlikte Yavuz Zırhlısı Komutanlığını yürüten Eğrikapılı Yarbay Necati Bey'e yaşadığı memnuniyeti şu cümlelerle anlatmıştı.

*"Yavuz gemisine ilk defa geliyorum. Şimdiye kadar Yavuz Türk Bayraklı bir Alman gemisi idi. Yaralı da olsa bu günkü şekli o zamandan daha pek çok değerlidir. Bu gemiyi Türk milletinin ihtiyacı olan sağlam ve kudretli bir zırhlı şekline sokacağız. Bu kudret silah bakımından sizlere, dış politika bakımından da bizlere büyük hizmetler görecek, gurur sağlayacaktır."*

Bu sözler Yavuz'un onarım ve yenilenmesiyle yaşanacak süreçte tüm donanma unsurlarının da düşünüleceğinin işaretiydi. Yavuz zırhlısında bir süre dinlendikten sonra yine törenle ayrılan Atatürk, beraberindekilerle İzmit'e geçmişti. Atatürk ertesi gün, 22 Eylül 1925 günü yine deniz yolunu tercih ederek Reşit Paşa Vapuru'yla İzmit'ten Mudanya'ya gitmiş, Mudanya üzerinden de trenle Bursa'ya hareket etmişti.

Yazar Cemal Kutay, Atatürk'ün Yavuz'u ziyaretini "*Atatürk'ün Son Günleri*" adlı eserinde şöyle anlatır:

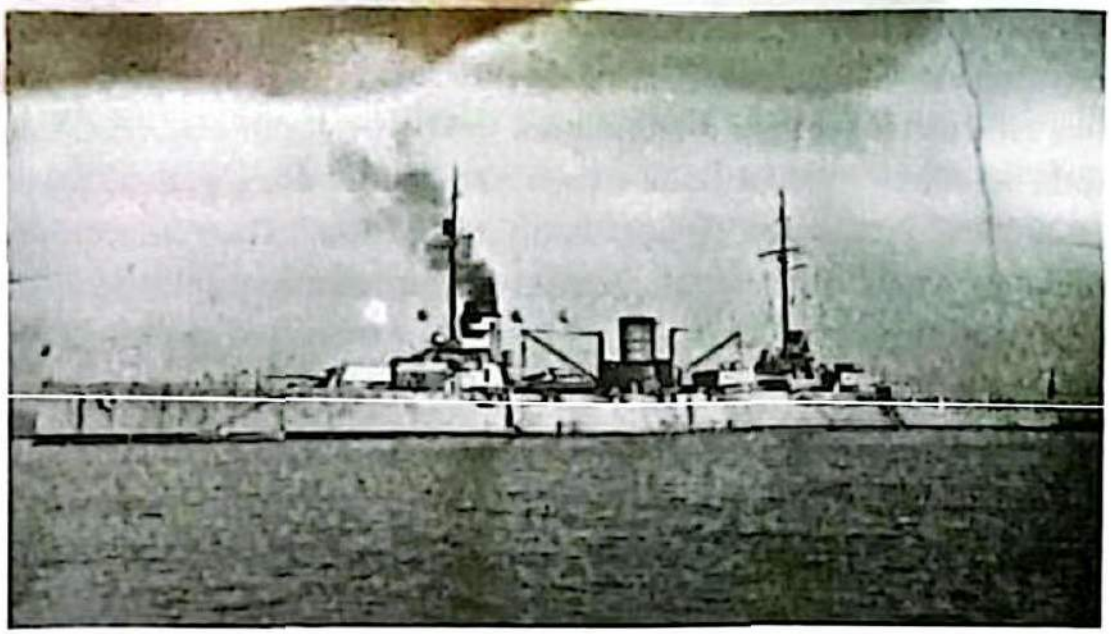
*"1925 yılının Eylül ayında İzmit açıklarında demirli ve yaralı bulunan Yavuz muharebe kruvazörünü ziyarete giden Gazi Mustafa Kemal Atatürk, Donanma Komutanı Yarbay Necati'ye şunları söylemiştir. 'Yavuz gemisine ilk defa geliyorum. Yaralı da olsa bugünkü şekli o zamandan daha pek çok değerlidir. Bu gemiyi Türk Milleti'nin ihtiyacı olan sağlam ve kudretli bir zırhlı şekline sokacağız. Bu kudret, silah bakımından sizlere, dış politika bakımından da bizlere büyük hizmetler görecek, gurur sağlayacaktır.*

*Cumhuriyet döneminin ilk ve son Bahriye Vekili (Denizcilik Bakanı) İhsan Eryavuz ise şu bilgileri aktarır:*

*'Atatürk, Yavuz'un tamiri ele alınınca gemiyi gezmeyi arzulamıştı. Her tarafını dolaştı. Oldukça uzun süren incelemelerden sonra baş güvertede kahvesini içiyordu. Vakit akşamdı. Gözleri enginlere dalmıştı. Önce bir zaman düşündü. Sonra birden döndü. 'Biliyor musun, vasıtaların da insanlar gibi kaderleri var. Kimisinin adı ona yad edilmeye layık hizmetlere imkân vermiş insanların isimleri ve emekleri unutulmasına rağmen, hafızalarda baki kalıyor. Mesela Yavuz'u yapan mühendis, imkânı temin eden hükûmet, hatta onu bize kazandıranlar hatırlanmıyor da güvertesinde oturduğumuz bu gemi, hiçbir zaman ölmeyecek, kaybolmayacak varlıkmışçasına hafızalarımızda' dedi.*

*'Şimdi bu gemi, teşhisimizin hakikat abidesi oluyor. Çünkü içinde siz varsınız' cevabını verdim. Gülümsedi, 'Bizler gelip geçiciyiz. Asıl mesele, böyle varlıkları daima aranır, özlenir hâlde tutabilmeli. Tamir tamamlansın da uzun yolculuk yapmak isterim' dedi.*

*Bu gemiyle uzun bir yolculuk yapmak isterim diyen Atatürk'ün bu isteği maalesef cenaze töreninde yerine gelmişti."*



**Denizcilik Bakanlığı'nın ilk işi Yavuz'u onarmak**

Atatürk'ün emriyle Bahriye Vekâleti oluşturulduktan sonra Yavuz Sultan Selim gemisinin onarım işine başlandı. Yavuz gemisinin onarımı için gemiyi havuzlamaya elverişli bir yüzer havuzun yapılması gerekliydi. 9 Mayıs 1925 tarihinde Flender adlı Alman firmasına yüzer havuz sipariş edildi. Gölcük'te inşasına başlanan havuzun inşası Aralık 1926 tarihinde tamamlandı. Yavuz Sultan Selim muharebe kruvazörü, 1927 yılında Gölcük'te havuzlanarak onarıma alındı. Şimdilerde dünya çapında fırkateynler ve denizaltılar yapabilen Gölcük Tersanesi'nin temelleri bu dönemde atılmıştı. 25 Şubat 1930 tarihinde son kez havuzdan indirilen Yavuz Sultan Selim zırhlısı Turgutreis zırhlısı üzerine aborda oldu ve onarımına denizde devam edilmişti. Yavuz Sultan Selim zırhlısı, son atış tecrübelerini 11 Ağustos 1930 tarihinde yaptı. Yavuz, 1930 yılında onarımının tamamlanmasından sonra Türk Donanması'nın gelişimi için temel yapı taşı oldu. 1930 yılında alınan kararla geminin Yavuz Sultan Selim olan adı 'Yavuz Selim', 1936 yılında alınan kararla da 'Yavuz' olarak değiştirilmişti.

1933 yılında Başbakan İsmet İnönü, Bulgaristan ziyaretini Yavuz ile yaptı. Zafer ve Tınaztepe muhripleri de bu ziyarette görev aldı. 1936 yılında ise beş muhrip, dört denizaltı ve bir denizaltı ana gemisiyle hem eğitim hem de Akdeniz'de bayrak göstermek için Malta ve Yunanistan'a gidildi. Yavuz, tarihindeki belki de en hazin görevini 19 Kasım 1938 tarihinde Mustafa Kemal Atatürk'ün naaşını

İstanbul'dan İzmit'e taşıyarak gerçekleştirdi. 1950 yılında katıldığı son tatbikattan sonra yedek statüsüne alınarak Gölcük-Kavaklı önündeki şamandıralara bağlanan Yavuz, 14 Ekim 1954 tarihinde Gölcük Limanı'nda Poyraz rıhtımına alındı. Harp Filosu Komutanı'nın karargâhı olarak görev yapan Yavuz, 1957 yılında hizmet dışına çıkarıldı. 1973 yılında malzemesinden yararlanılmak üzere söküm ve parçalama işlemleri için Makine Kimya Endüstrisi'ne devredildi.

Türk ve Alman bayraklarıyla 62 yıl hizmette bulunan Yavuz zırhlısı, Türk Milleti'nin hatıralarında daima dev cüssesi ve kudretine layık bir efsane olarak kaldı. Anısını yaşatmak için Beşiktaş'taki Deniz Müzesi Komutanlığı'nda Yavuz'a ait objelerin bulunduğu müstakil bir salon açılmış ve müze bahçesine Yavuz'a ait 7,5 tonluk bir adet sancak baş omuzluk demiri, 28'lik toplarına ait iki namludan biri ve bir pervanesi konulmuştur. Gölcük Deniz Üssü'nde ise Yavuz'a ait bir adet tonoz demiri, 28'lik toplarına ait bir adet namluyla bu toplara ait iki adet mermi kovanı ve iki adet pervanesi bulunmaktadır. Ayrıca Yavuz'un pruva direği de Deniz Lisesi Komutanlığı (Heybeliada) bahçesindedir. Yavuz'un diğer pervanesi ise Ankara'daki MKE (Makine Kimya Endüstrisi) Genel Müdürlüğü binası girişinde sergilenmektedir.

Prof. Dr. Figen Atabey, Atatürk'ün denizdeki son yolculuğunu şu şekilde anlatmıştır:

*"10 Kasım 1938 Perşembe günü saat 09.05'te Atatürk'ün yakalandığı amansız hastalıktan kurtulamayarak Dolmabahçe Sarayı'nda sonsuzluğa intikal etmesiyle Dolmabahçe Sarayı direğindeki Cumhurbaşkanı forsu yarıya indirilmiştir. 16-18 Kasım 1938 tarihleri arasında Dolmabahçe Sarayı'nın büyük tören salonunda aziz naaş katafalka konularak, halkın Atatürk'e son saygı görevini yerine getirmesi gerçekleştirilmiştir. Üç gün üç gece, gözü yaşlı bir insan seli ulu önderine karşı duyduğu saygı, minnet ve bağlılığını ifade etmiştir. O günün politikası içinde birbirlerine düşman olan devletler bile askeri kıtalarını Ankara'da, savaş gemilerini de İstanbul'da birleştirmişlerdir.*

*Hazırlanan tören programı gereğince Atatürk'ün aziz naaşı 19 Kasım 1938 günü öğle saatlerinde Saraybumu'nda bir dubaya yanaşmış bulunan Zafer muhribi aracılığıyla Haydarpaşa önünde demirli*

bulunan Yavuz zırhlısına nakledilmiştir. Daha önce bu gemide bir inceleme yapan ve güvertesinde kahvesini içerken, 'Bu gemi ile uzun bir yolculuk yapmak isterim' diyen büyük Atatürk'ün bu dileği ancak vefatında gerçekleşmiştir. Zafer muhribi saat 13.20'de Yavuz'a yanaşarak, tabut eller üzerinde Yavuz'un güvertesine alındığı an, Atatürk'ün seneler önceki bir arzusu, hazin bir tecelli olarak bir nevi yerine getirilmiştir.

Yavuz muharebe kruvazörü, Hamidiye kruvazörü, Zafer, Tınaztepe muhripleri, Dumlupınar, Gür denizaltı gemileri, Doğan ve Martı hücumbotları 16 Kasım 1938 günü Haydarpaşa önüne gelerek demirlemişlerdir. Yabancı devletlere ait İngiliz Malaya muharebe gemisi, Alman Emden ve Fransız Emile Bertin hafif kruvazörleri ile Sovyet Rus Moskova, Romen Regina Maria ve Yunan Hydra muhripleri denizden yapılan merasime iştirak etmek için 18 Kasım 1938 günü itibariyle Haydarpaşa Limanı önüne demirlemişlerdir. Karada yürüyüş hâlindeyken ve denizde seyir esnasında hava filoları da cenaze törenine iştirak etmişlerdir. Yapılacak deniz töreninin programı Türk Donanma Komutanlığı tarafından hazırlanmış ve birer irtibat subayı ile gemilere gönderilmiştir.

Zafer muhribi 19 Kasım 1938 Cumartesi günü sabahı, büyük cenazeyi almak üzere Atatürk'ün 15 Mayıs 1919 günü Samsun'a gitmek üzere yola çıktığı Sarayburnu rıhtımı önüne yanaşmıştır. Hamidiye kruvazöründe görevli 6 er ve 1 subay, 19 Kasım sabahı saat 07.30'da Donanma adına hazırlanan çelenk ile Dolmabahçe'de deniz tören birliğindeki yerlerini almıştır. Atatürk'ün naaşının bulunduğu tabut, 19 Kasım sabahı saat 08.30'da 12 generalin omuzlarında top arabasına konularak Dolmabahçe kapısından çıkarılmıştır. Mahşeri bir kalabalık arasında Fındıklı Tophane, Karaköy, Köprü, Eminönü, Bahçekapı, Sirkeci, Salkımsöğüt yolu ile Gülhane Parkı'nın büyük kapısından geçen aziz naaşı taşıyan top arabası, saat 12.30 itibariyle Sarayburnu'na gelmiştir. Saraydan cenazenin ayrılışından itibaren, kortejin son durağı olan Sarayburnu'na kadar olan mesafede her beş dakikada bir Yavuz zırhlısından 'selam topu' atılmıştır.

Daha önce Sarayburnu'na getirilmiş bulunan dubaların üzerine sabahleyin saat 07.00'de yanaşan Zafer muhribi, Doğan ve Martı hücumbotları eşliğinde Atatürk'ün aziz naaşını almak üzere beklemiştir.

*Tabut top arabasından yine 12 general tarafından alınarak rıhtım üzerindeki dubaya yanaşan Zafer muhribine saat 12.42'de nakledilmiştir. Zafer muhribi, cenazeyi takip eden Başbakan ve devlet erkânını da alarak saat 12.55'te hareket etmiştir. Naaşın Zafer gemisinden Haydarpaşa açıklarında akıntısız bir mahalde demirlemiş bulunan Yavuz zırhlısına teslim edilmesine kadar geçen süre içerisinde gemide tören kıtası ve subaylar tarafından saygı nöbeti tutulmuştur. Bu sırada orada bekleyen Doğan ve Martı avcı botları, Zafer muhribinin arkasında seyir yapmış, Zafer muhribi Yavuz zırhlısına saat 13.20 itibariyle yanaşmıştır. Yavuz zırhlısının hemen yan tarafına da Atatürk'ün aile efradı ile cenazeye eşlik eden devlet erkânını getiren Denizbank tarafından tahsis edilen vapur yanaşmıştır.*

*Yine Adalar hattında çalışan dört vapur da deniz törenine katılmak isteyen memurlara ve halka tahsis edilmiştir. Aziz naaşı taşıyan tabut, Donanma Komutanı Amiral Şükrü Okan, Harp Filosu Komutanı, İhtiyat Filo Komutanı, Kurmay Başkanları, Filotilla Komodorları, Yavuz komutanı, Hamidiye komutanı ve üst rütbeli subaylar tarafından Yavuz zırhlısına alınarak, Yavuz'un kıç güvertesindeki 28 santimetrelik topun önüne yerleştirilmiştir. Aziz naaşın dört ucunda birer subay ve ayak ucu tarafında da merasim kıtası saygı nöbetine başlamıştır. Yavuz'un 101 pare top atışıyla başlayan törene limanda demirli bulunan; İngiliz, Sovyet Rus, Alman, Fransız, Yunan, Romen gemileri de 21 pare top atışı yaparak katılmışlardır."*

**Savarona'da veda konvoyunda**

*"Saat 13.50 itibariyle Yavuz'da saygı duruşu yapılmıştır. Amiral kıdem sırasına göre İngiliz Malaya zırhlısını Sovyet Rus gemisi Moskova takip etmiştir. Diğer yabancı donanma mensupları Fransızca 'ya göre alfabetik sırada yer almışlardır. Atatürk'ün aziz naaşı Yavuz zırhlısına nakledilir edilmez, Türk ve yabancı donanma gemilerinin her biri üç sıra hâlinde geçecek şekilde ayarlanmıştır.*

*En ortada bulunan sıra, Yavuz zırhlısının öncülüğünü yaptığı altı Türk savaş gemisinden teşkil edilmiştir. Yavuz'un sancak (sağ yan) tarafında sırasıyla İngiliz Malaya, Sovyet Rus Moskova, Alman Emden, Fransız Emre Bertin, Yunan Hydra ve Romen Regina Maria savaş gemileri yer almış ve geçiş Akdeniz Filosu Komutanı Amiral Dudley Pound tarafından uluslararası işaretleşme ile idare edilmiştir. Arka sırada Fenerbahçe Feneri'nin 1.5 mil açığında ve yabancı misafir gemilerin gerisinde tek sıra dizilmiş olarak Atatürk'ün aile efradı ve cenazeye eşlik eden devlet erkânını getiren Denizbank tarafından tahsis edilen vapur, deniz törenine katılmak isteyen memurlara ve halka tahsis edilen vapurlar ile Cumhurbaşkanı Atatürk'ün yatı Savarona yer almıştır. Bu sıralama ile saat 15.36 itibariyle önde Yavuz zırhlısı olmak üzere birleşik donanma İstanbul'dan hareket etmiştir.*

*Bütün gemilerin bayrakları yarıya indirilmiş, mürettebatları da çimariva yerlerine alınmıştır. Yavuz zırhlı kruvazörüne deniz komutanı ve amirallerin iştirakiyle, İzmit'e kadar donanmaya mensup denizaltı ve muhripler refakat etmişlerdir. Yavuz'un hareketiyle birlikte törene katılan bütün yabancı ve Türk gemileri yerlerini almış ve 5 mil ilerleme hızıyla yollarına devam etmişlerdir. Büyük Ada'nın güneyindeki Niyandros Adası civarında Yavuz'dan komodor forsunun yukarı çekilmesi ile misafir harp gemileri hız artırmışlardır. Bu sırada dönemin Başbakanı Celal Bayar, milletvekilleri, generaller ve cenazeye eşlik edenler de güvertede selam vaziyetinde bulunmuşlardır. Yavuz zırhlısı, seyir esnasında matem topları atmaya başlamış ve birer dakika ara ile bu topları Darıca önüne kadar atmaya devam etmiştir.*

*Darıca önünde Yavuz zırhlısı aracılığıyla 'Hareketinizde serbestsiniz' işareti verilmesiyle yabancı gemiler hızlarını arttırmışlar ve Yavuz zırhlısının yanından geçerek, Büyük Ata'yı son kez selamladıktan sonra İstanbul'daki demir yerlerine dönmüşlerdir. Yabancı*

*misafir gemilerin ayrılışından sonra Hamidiye zırhlısı ve Dumlupınar denizaltı gemisi Yavuz'dan verilen işaret üzerine hattan çıkarak, Haydarpaşa'ya demir mevkilerine dönmüşlerdir.*

*Atatürk'ün aziz naaşı İzmit'te Üs Komutanlığı mayın iskelesinin açığına demirleyen Yavuz zırhlısından Zafer muhribine alınmıştır. Aziz naaş saat 19.50'de mayın iskelesine çıkarılmıştır. Aziz naaşı taşıyan tabut, Donanma Komutanı Amiral Şükrü Okan, Harp Filosu Komutanı, İhtiyat Filo Komutanı, Kurmay Başkanları, Filotilla Komodorları ve üst rütbeli subaylar tarafından mayın iskelesi üzerinde eller üzerinde ilerlerken önce tümen bandosu tarafından İstiklal Marşı, sonra da deniz bandosu tarafından matem marşları çalınmıştır. Deniz töreni burada tamamlanmıştır. Büyük Atatürk'ün cenazesi İzmit şehrinde yapılan törenle 15. Kolordu tarafından istasyona nakledilerek saat 20.25 itibariyle daha önceleri Atatürk'ü yurt gezilerine götüren trenin beyaz renkteki vagonuna yerleştirilmiştir. Tabutun Yavuz zırhlısından ayrılışından trenin kalkışına kadar olan zaman zarfında Yavuz'dan her beş dakikada bir selam topu atılmıştır. Aziz naaş saat 20.30'da İzmit'ten Ankara'ya gitmek üzere halkın gözyaşları arasında hareket etmiştir."*

**Yavuz Ağır Muharebe Kruvazörü:** 28 Mart 1911 tarihinde Hamburg'da ünlü General Goeben'in adıyla denize indirilen ve 2 Temmuz 1912 günü Albay Otto Philip komutasında donanmaya katılan Birinci Sınıf Muharebe Kruvazörü SMS Goeben, bir devletin yıkılmasına ve yeni bir devletin doğmasına sebep olmuştu. Moltke Tipi Birinci Sınıf Muharebe Kruvazörü. Blohm & Voss A.G-Hamburg tersanesinde yapıldı. 187 metre uzunluğunda, 30 metre genişliğindeydi. 9.2 metre su çekimi vardı. Tam yükle 23.580 tondu. 4xPersons-Blohm & Voss Buhar Türbini ile 28 deniz mili sürat yapıyordu. 3.018 ton kömür ve 200 ton mazot alabiliyordu. 87 ton içme suyunun yanında gemide deniz suyunu içme suyuna çeviren bir sistem vardı. 10 adet 28 santimetrelik 12 tane 15 santimetrelik ve 12 tane 8.8 santimetrelik toplarıyla âdeta yüzen kale gibiydi. Goeben, 1912 yılında tam teçhizatlı olarak Alman donanmasına katılırken ve Breslau (Midilli) gemisi ile Akdeniz tümenini oluşturdu. 10 Ağustos 1914 günü Alman Genelkurmayı emriyle Çanakkale Boğazı önüne geldiler. Goeben ve Breslau Türk Donanması'na ait Kütahya ve Akhisar torpidobotları kılavuzluğuyla içeri girdi. Osmanlı Devleti tarafsızlığını

bozmamak için bu gemileri satın aldığını açıklarken 16 Ağustos 1914 günü Harbiye Nazırı Enver Paşa'nın emriyle Goeben'e 'Yavuz Sultan Selim', Breslau'ya 'Midilli' ismi verildi ve Türk Bayrağı çekildi. Amiral Souchon'un emriyle Yavuz muharebe kruvazörü ile Taşoz ve Samsun muhripleri 29 Ekim 1914 sabahı Sivastopol'u bombaladı. Bombardıman sırasında 700 mayın taşıyan Prut gemisi battı. Böylece Osmanlı Devleti, Almanya'nın yanında fiili olarak Birinci Dünya Harbi'ne girdi. Yavuz zırhlısı, Türk Donanması'na güç verirken Birinci Dünya Harbi'nde Karadeniz'de kuvvetler dengesini etkilemiş, hatta harbin ilk yıllarında üstünlük sağlanmasına neden olmuştu.

TAN

GÜNLÜK SİYASİ MALÛ GAZETESİ

# Babamızı Kaybettik

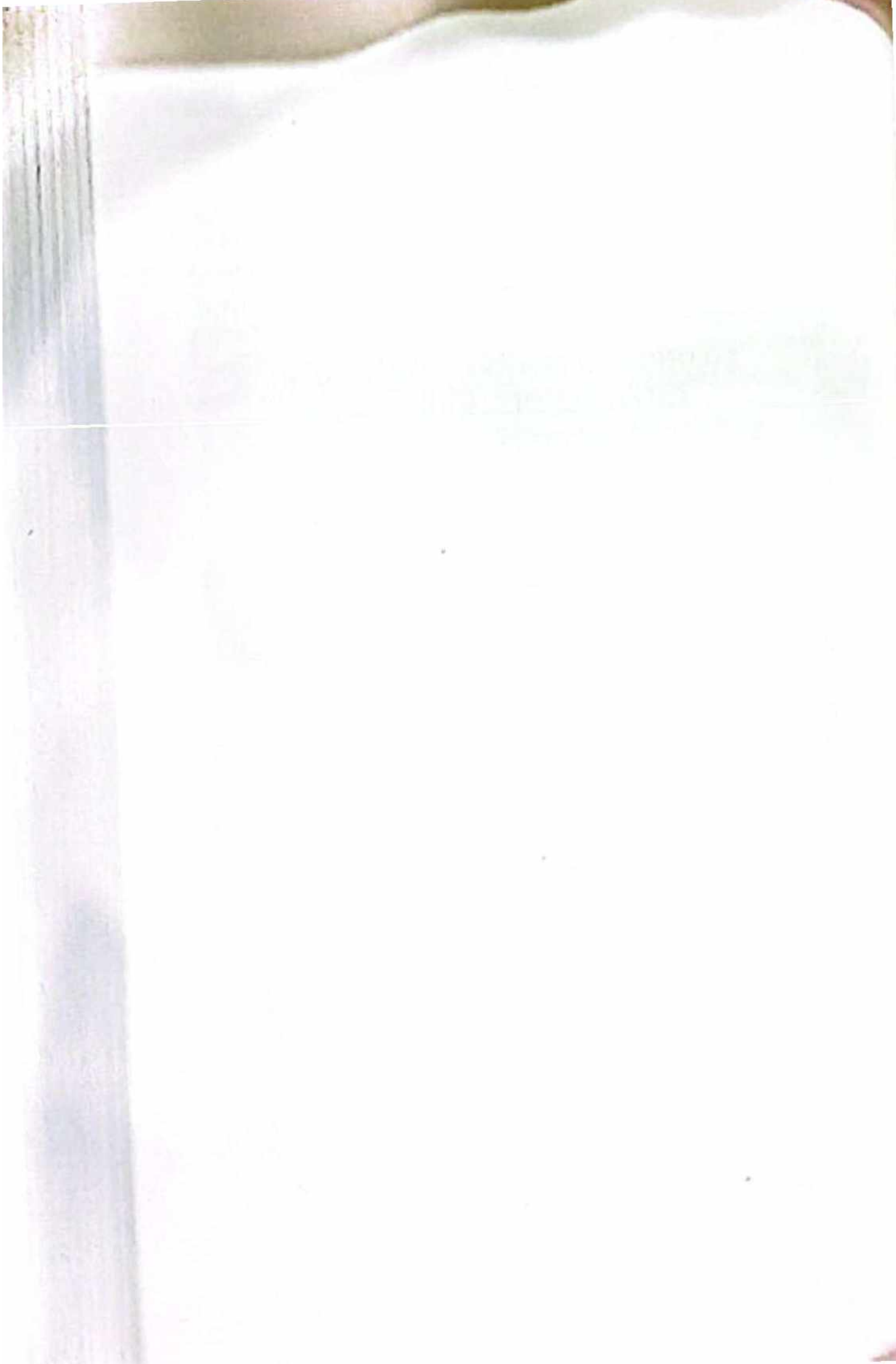
## Büyük Şefimiz Atatürk Dün Sabah Hayata Gözlerini yumdu

Büyük Matemimiz

Millet Meclisi, Bugün Saat 11 de Bir Toplantı Ya[illegible] Yeni Reisicumhuru Seçecek

# YILDIRIM ORDULARI KOMUTANINI GÜVERTESİNDE AĞIRLAYAN YILDIRIM BOTU

*Atatürk'ün Büyükada Ziyareti. Fotoğraf: Moris Danon Koleksiyonu.*



# YILDIRIM

Modern insanın "Kaderin bir tesadüfü" olarak nitelendirdiği olayların aslında rastlantının ötesinde yorumlanabileceğinin kanıtıdır Yıldırım teknesi. Geldiği gibi gidenlerden işgal kuvvetleri komutanı Charles Harington'u İstanbul'daki son yolculuğuna çıkaran da Yıldırım oldu, Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'ü İstanbul'da gezdiren de. Üstelik işgal altındaki İstanbul'dan Malta'ya kaçarken beş eşini General Harington'a emanet eden Son Padişah Vahdettin'in bindiği son Türk teknesiydi Yıldırım.

**İşgal komutanı Harrington ve Son Padişah Vahdettin**

Üstelik Atatürk'ün aynı gün denizde iki tehlike geçirdiğini, Yıldırım botundaki heyecanlı dakikalarını araştırmalarımız sonucu öğreniyoruz. Satırlarımızda Atatürk'ün denizde yaşadığı en büyük tehlikeyi, hatta suikast girişimi olduğunu düşündüren olayı okuyacaksınız. İstanbul'un zarif teknesi Yıldırım, İşgal Komutanı Harington'u, Son Padişah Vahdettin'i ve Kurtarıcı-Kurucu Mustafa Kemal Atatürk'ü ağırlayan tek deniz taşıtı olarak tarihteki yerini alıyor. İstanbul Emniyeti'ne ait polis botu Yıldırım'ın herhangi bir fotoğrafına erişemesek de yaşanmışlıklarıyla tarihimize iz bıraktığını görüyoruz.

**Yıldırım Orduları Kumandanı Mirliva Mustafa Kemal**

Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı'nın Filistin-Suriye ve Irak cephelerini savunmak için kurduğu Yıldırım Ordularının son kumandanı Mirliva Mustafa Kemal olmuştu. Nablus Muharebesi'nde (19 Eylül 1918) tüm Suriye'yi İngilizlere kaybeden Osmanlı İmparatorluğu, 4. Ordu, 7. Ordu ve 8. Ordu'dan oluşan Yıldırım Orduları Kumandanlığına Mustafa Kemal Paşa'yı atamıştı. 31 Ekim 1918 tarihinden 7 Kasım 1918'e kadar yürüttüğü komutanlığı sırasında İskenderun'a asker çıkarmak isteyen Fransızlara ateş açacağını beyan eden de Mirliva Mustafa Kemal Paşa'dan başkası değildi.

**Atatürk'ün kütüphanecisi Nuri Ulusu**

Cumhurbaşkanı Atatürk'ü 16 Mayıs 1919 günü İstanbul'dan Samsun'a Bandırma Vapuru'yla yolcu eden Nuri Ulusu, o tarihte on bir yaşındaydı. Atatürk'ü rahat ettirmesi için Kaptan İsmail Hakkı Durusu tarafından tembihlenen Kamarot Hacı Tevfik'in oğlu olan Nuri Ulusu, hayalinde canlandırdığı büyük komutanla kamarasında yaptığı kısa sohbeti hiç unutamamıştı. Sekiz yıl sonra yıkılmış bir imparatorluktan yepyeni bir Cumhuriyet kuran Mustafa Kemal ile ikinci kez karşılaştığında askerlik görevini yerine getiren Nuri Ulusu, kitapsever Atatürk'ün kütüphanecisi olarak sürdürdüğü yıllarını "*Atatürk'ün Yanı Başında*" isimli kitap ile ölümsüzleştirmişti. Türkiye Futbol Federasyonu Başkanlığı da yapan oğlu Mustafa Kemal Ulusu'nun derlediği kitap, Nuri Ulusu Atatürk'ün Yıldırım botuyla yaşadıklarını anlatmaktadır. (Sayfa 180)

**Büyükada'da mehtaplı bir gece**

*"Atatürk, Büyükada'daki Anadolu Kulübü'nü pek severdi. Her İstanbul seyahatinde sık sık bu adaya motorla giderlerdi. Kulübün o zamanki İdare Meclisi Reisi Hasan Saka, müdürü de Cafer Bey'di. Teşriflerinde kapıda karşılanır, ekseriya da bahçede oturmayı arzu ettiklerinden sofra bahçeye kurulurdu. Tabii önce bir keyif kahvesi içerdi. Sonra maiyetiyle ve de eğer varsa kulüpte rastladığı dostlarıyla sofraya otururlardı. Bu sofra çok geç vakitlere kadar devam ederdi. Hele hele mehtap varsa."*

**Ada gezisi dönüşü geçirdiğimiz tehlike**

*"Yine bir gün kulüpten motorla dönüşe geçmiştik ki motor, kulübün tam önünde karaya oturmaz mı? Neyse hemen arkamızda bizi takiple görevli Yıldırım isimli polis motoruna geçtik ve saraya doğru hareket ettik. Akşam karanlığı da basmak üzereydi. Anadolu sahilini takiben gidiyorduk, yaşlı kaptanımız tam Fenerbahçe önlerinde bulunan kayaları fark etmedi ve motor hızla kayalara doğru gitmeye başlamıştı ki, durumu yine oraları iyi bilen, bir İstanbul ve deniz çocuğu olan ben, hemen yanımızdaki Karadeniz çocuğu olan, yani benim gibi denizi çok iyi bilen arkadaşım polis memuru Laz Hakkı Bey'i uyardım. 'Hakkı Bey, Hakkı Bey, kayalara doğru gidiyoruz, çarpacağız, kaptana müdahale et!' Çünkü o ana kadar*

*kaptanın manevrasıyla oradan uzaklaşacağını bekliyorduk, ama o beklediğimizi yapmamıştı ve koca kaya 50 metre önümüzde heyula gibi belirivermişti. Benim bu ikazımda polis memuru Laz Hakkı Bey, hızla yerinden fırladı ve derhâl kaptan köşküne giderek dümeni ve kumandayı eline aldı vede kıl payı, o koca kayanın yanından geçtik, selametle çıktık. Benim ilk uyanmam, ikazım, polis Hakkı Bey'in yerinde ani müdahalesi olmasaydı motor ile belki de büyük Atatürk ve hepimiz havaya uçacaktık. Atatürk bu olayı da sakin sakin izlemesine rağmen bayağı tedirgin olmuştu. Döner dönmez beni ve polis Hakkı'yı yanına çağırtıp, uyanıklığımızdan dolayı tebrik ve taltif etti. Hatta bana, 'Nuri oğlum, bundan sonra her deniz seferimde yanımda olacaksın!' demesini hiç unutamam. Çok gururlanmıştım. Eee ne de olsa Hacı Tevfik Kaptan'ın oğluydum. Nitekim her deniz seferinde hep yanında oldum.*

*Polis, kaptanı epeyi tahkik etti, sonunda bir kastı olmadığından, sadece yaşlı olmasından dolayı böyle bir hata yaptığı anlaşıldı ve kaptan zan altında kalmaktan kurtuldu ama görevinden alındı, yerine genç bir kaptan tayin edildi.*

*Bu olayı tamamen içinde yaşayan bir kişi olarak, hayatım boyunca hiç unutmadım.*

*Pek de duyurmadık ama Türk tarihinin en büyük kahramanı kıl payı büyük faciadan işte böyle kurtulmuştu. Çorbada tuzum olduğu için ben de çok mutlu oldum."*

**Çok kültürlülüğün ve doğal zenginliğin adası**

Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk'ün Dolmabahçe Sarayı'ndaki yoğun mesai günlerinden fırsat buldukça dinlenmek için gittiği Büyükada Anadolu Kulübü'nün zaman tüneli, yakın geçmişimizde büyük yer edinmiştir. İstanbul Prens adalarının en büyüğü ve yerleşimin en yüksek olduğu Büyükada, eski Yunancada Prinkipos yani Prens olarak anılırdı. Doğal zenginliğinin verdiği huzurun ve çok kültürlülüğün merkezi Büyükada'nın çiçek bahçeleri, ahşap köşkleri, saygılı insanları ve eksik olmayan deniz esintisi Atatürk'e iyi gelirdi. 1906 yılında İngilizler tarafından kurulan Prinkipo Yat Kulübü, 1910'dan itibaren komşu binaları da satın alarak eşsiz güzellikle bir cemiyete dönüştü. 13 Aralık 1914 tarihinden itibaren "*Büyükada Yat Kulübü Osmanlı Anonim Şirketi*" olarak değiştirilen kulüp,

deniz sporlarını ve ada kültürünü korumayı teşvik amacıyla birtakım özellikler de kazandı. Cumhuriyet'in ilanıyla kuruluş beyannamesindeki Osmanlıca kelimeler çıkartılarak 20 Temmuz 1924 tarihinde "*Büyükada Yat Kulübü Türk Anonim Şirketi*" oldu.

**Türk ulusunu çağdaş uygarlık düzeyine yükseltme gayesi**

Toplum yaşamını çağın düzenine göre yeniden yapılandırmayı en büyük devrimlerinden biri olarak gören Cumhurbaşkanı Atatürk, Cumhuriyetimiz üç yaşındayken batılı ölçülerde bir kulübün kurulmasını emreder. Elbette ki Anadolu aydınlanmasını ve Anadolu devrimini temsil etmesi için Ankara'da kurulan cemiyetin adı Anadolu Kulübü olacaktır. 31 Ekim 1926 günü toplanan bakanlar kurulu kararıyla kurulan Anadolu Kulübü'nün kurucu üyeleri Birinci Meclis'in mensupları da olan Başbakan İsmet İnönü, Adalet Bakanı Mahmut Esat Bozkurt, Milli Savunma Bakanı Recep Peker, İçişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras, Milli Eğitim Bakanı Mustafa Necati, Bayındırlık Bakanı Behiç Erkin, Ticaret Bakanı Rahmi Köken, Sağlık Bakanı Refik Saydam oldu. Türk ulusunu çağdaş uygarlık düzeyine yükseltme gayesiyle kurulan Anadolu Kulübü'nün kuruluş beratında "*Sosyal ve medeni hayatın inkişaf ve icaplarının teminine çalışmaktadır*" yazılıdır. Falih Rıfkı Atay, Hasan Saka, Kılıç Ali, Dr. Reşit Galip, Hamdullah Suphi Tanrıöver, Tevfik Rüştü Aras ve Abdülhalik Renda gibi Kurtuluş Savaşı kahramanlarının da üyeliğiyle çalışmalarını sürdüren Anadolu Kulübü'nün İstanbul'da bir bağlantısının olması da zorunlu hale geliyordu.

Tarihi kaynaklar Atatürk'ün kulübe ilk gelişinin, 8 Ağustos 1928 günü Sarayburnu Parkı'nda yeni Latin harflerini anlattıktan sonra gerçekleştirdiğini yazar. Atatürk'ün çok beğendiği Büyükada Yat Kulübü Türk Anonim Şirketi, Ankara merkezli Anadolu Kulübü'nün pekâlâ İstanbul şubesi olabilirdi. 1937 yılında Atatürk'ün de teşvikiyle iflas eden Büyükada Anadolu Kulübü icradan satın alınır ve Anadolu Kulübü Büyükada Şubesi olur. 11 Nisan 1937 tarihli kulüp kongresinde İstanbul Büyükada Yat Kulübü'nün Anadolu Kulübü'ne bağlanması kararı kabul edildi. Tüzüğe göre Ankara üyeleri şubenin de asli üyesi olurken Büyükada üyeleri sadece şube üyesi kabul edildi. İstanbul valisi, kara ve deniz kuvvetleri komutanları,

vali yardımcıları, belediye başkan ve yardımcıları, Adalar kaymakamı ile İstanbul'daki diplomatik temsilciler şart aranmadan üyeliğe hak kazandı.

### İngilizler Atatürk'ü kulübe almadı Atatürk kulübü İngilizlerin elinden aldı

TBMM 19. Dönem (1991-1995) İstanbul Milletvekili Selçuk Maruflu, "*Anılarla Anadolu Kulübü*" isimli ortak eserde Atatürk'ün Büyükada'da yaşadığı bir anıyı şöyle anlatır. "*Büyükada'nın hikâyesini yakın dostum, kardeşim, Sağlık bakanı ve İstanbul Valisi Sayın Dr. Lütfi Kırdar'ın oğlu Büyükelçi Dr. Üner Kırdar'dan şöyle dinlemiştim: 'İstanbul'un İngiliz işgali altında olduğu günlerde, bir gün Atatürk Büyükada'ya gelir. Yacht Kulübü'nde oturmak ister. Ancak, İngilizler girmesine müsaade etmezler. Atatürk bu muameleye çok içerler. Sonraki yıllarda, meseleyi kökünden çözer; İngilizler dışarı ve Yacht Kulübü Anadolu Kulübü olur.*"

### Geldiği Gibi Giden İşgalcilerin Komutanı Harington

30 Ekim 1918 tarihli Mondros Mütarekesi'nin ardından büyük bir iştahla Türk yurdunu işgal eden İtilaf Devletleri'nin ordusunu General Harington yönetmişti. Türkiye Müttefik İşgal Kuvvetleri Komutanı General Harington, "Geldikleri Gibi Giderler" meydan okumasının bir sonucu olarak İstanbul'u terk etmeden önce Yıldırım botuna pek çok kez binmişti. İşgal altındaki şehirde General Harington'a Tarabya kıyılarında bir yalı tahsis edilirken, müttefik kuvvetlerin konuşlandığı karargâh Harbiye'deydi. Özgürlüğü elinden alınmış Türk halkının başkentinde Fenerbahçe ile İngiliz milli takımları arasında oynanan futbol maçlarına Harington Kupası ismi verilmişti.

Harington, İstanbul'un sosyal yaşamını şöyle betimlemişti:

"*İstanbul'da yaşam, özellikle geceleri neşeli geçiyordu. Karargâhlarımız Harbiye'de Türk Askeri Akademisi'ndeydi. Camiler, sultanın sarayları ve Kapalı Çarşı'yı çok ilginç buluyorduk. Birçok kişi haftada bir sultanı, görevine giderken görmek için selamlıkta toplanıyordu. Bir gece Ayasofya'ya gitmiş, on bin kişinin namaz kılışını izlemiştim. 'Fener Alayı' denilen, sultanın beyaz bir at sırtında çevresini meşalelerle geçtiği bir geceydi. İstanbul Boğazı'nın Karadeniz'e yakın çeşitli koylarında yüzerek harika zaman geçirdik. Yaz akşamları*

*Yıldırım adlı motorlu teknemde akşam yemeği yemek çok zevkliydi. Uzun mesafe yüzmekten her zaman hoşlanırdım, bu yüzden oradayken Tarabya'daki evimden Yeniköy'e oradan da Rumeli Hisarı'na kadar yüzerdim. Toplam, yaklaşık olarak 3,5 mil kadardı. Boğaz'ın karşı yakası bir mil kadardı fakat akıntı genellikle güçlü olduğundan, karşıya gidip gelmek olanaksızdı."*

**2 Ekim 1923 günü giden İngilizler oldu**

Anadolu cephelerinde işgale geçit vermeyen binlerce vatanseverin isimsiz toprağa verilmesinin ardından masada da kazandığımız Lozan Zaferi, "Geldikleri Gibi Giderler" sözünün anlam yükünü artırmıştı. 13 Kasım 1918 günü geldiklerinde, sarı saçlı mavi gözlü liderin yaptığı büyük meydan okuma 2 Ekim 1923 günü saat 11.30'da gerçeğe dönüştü. Türk yurdunu sahibi Türk halkına teslim etmek zorunda kalan emperyalistleri götürmek için gelen gemilerden biri de Arabic'ti. Harington, *"Birçok kimselerin, bu ordunun Türkiye'yi boşaltmasına üzüntüyle bakacakları ve İngiliz erlerine özlem duyacakları görüşündeyim"* şeklindeki beyanatı da kurduğu İstanbul düşlerinden biri olarak kalacaktı. TBMM adına İstanbul Komutanı Selâhaddin Âdil Paşa ile İtilaf Devletlerini temsil eden General Charles Harington, Dolmabahçe rıhtımında Türk Bayrağı'nın gölgesinde buluşmuştu. Kurduğu düşle kalan ve Türk Bayrağı'nı selamlayarak geldiği gibi giden Charles Harington'u Arabic savaş gemisine götüren de Yıldırım botu olmuştu. Genç yaşta kaybettiğimiz tarih araştırmacısı Atilla Oral'ın yazdığı *"Vahdettin'in İhaneti ve İşgal İstanbul'u-Charles Harington"* isimli kitapta, Harington'un İsmet İnönü'ye yazdığı şu satırlarla veda ettiğini öğreniyoruz. (Sayfa 39)

*"Türkiye'deki mutlu anılarımızı ve yakın ilişkide olduğumuz Türk ulusunun saygısını birlikte götürüyoruz. Arkamızda, Türk topraklarında, cesurca çarpışarak canın veren İngiliz ordusunun ve İngiliz dominyonlarından gelen birçok asker bırakıyoruz. Onları geride bırakırken eski geleneklerimize bağlı kalarak kendilerini saygıyla anacağınıza güveniyoruz."*

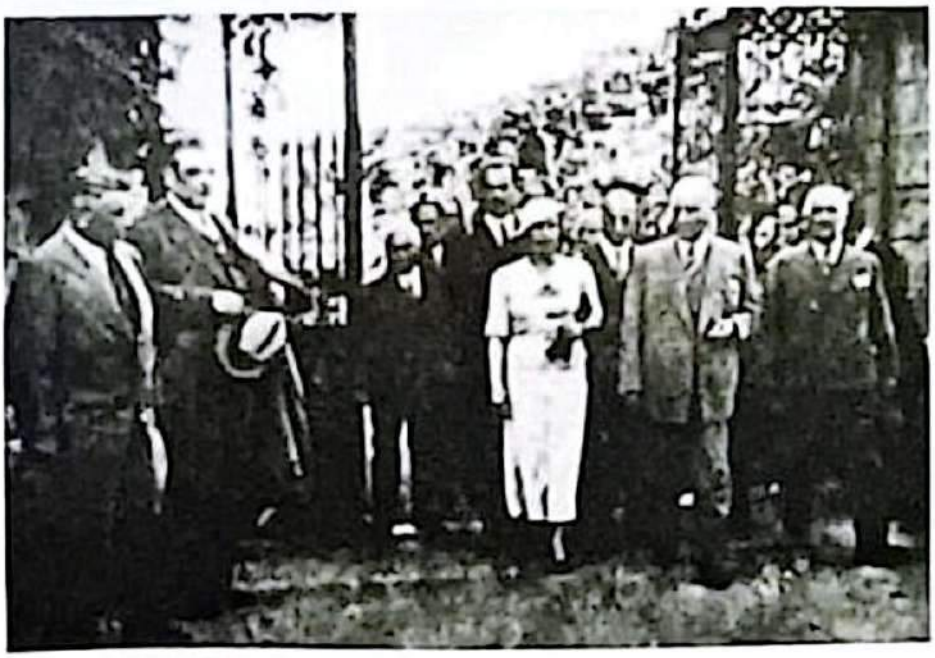
**Beş eşini İngiliz komutana emanet eden padişah**

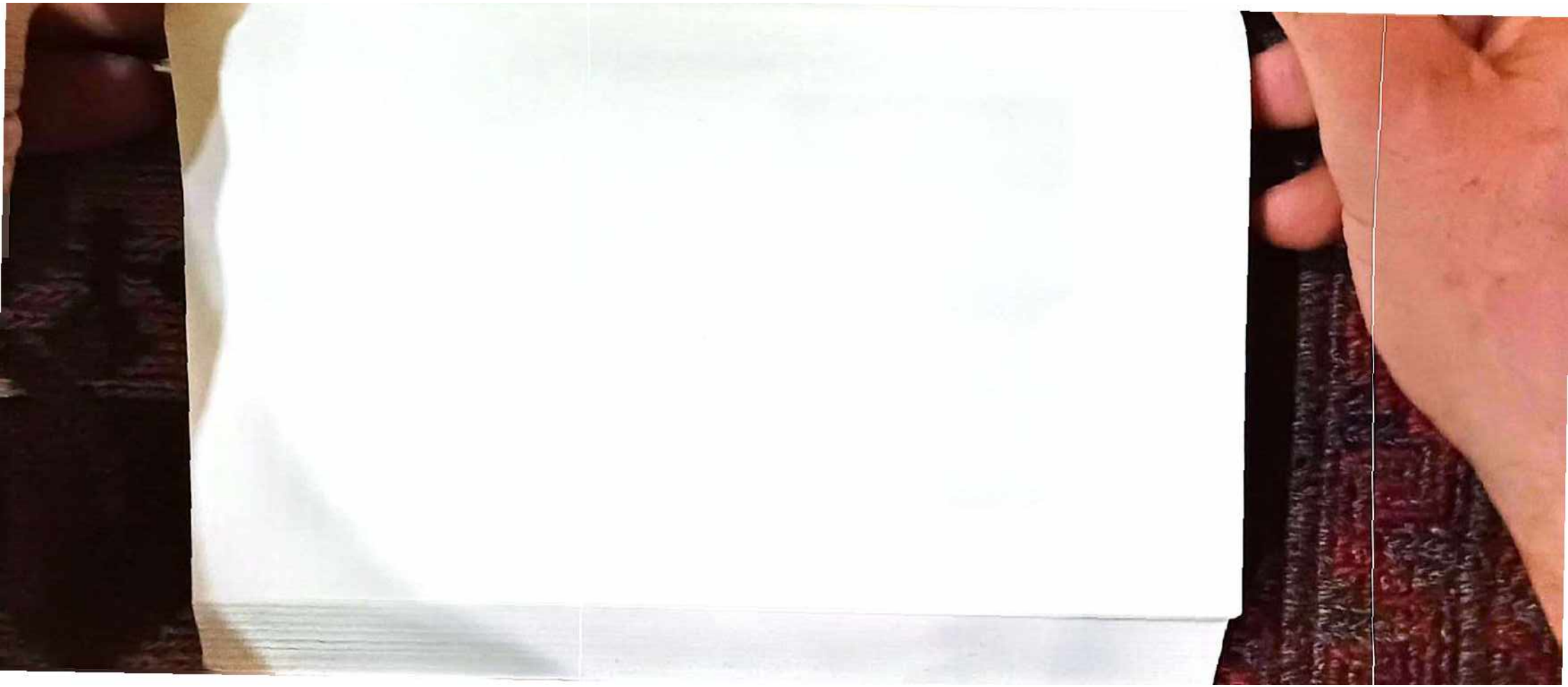
En büyük Türk devrimlerinden saltanatın kaldırılması 1 Kasım 1922'de kabul edilen bir kanunla gerçekleşmişti. Osmanlı Devleti

hükuken sona erdi. İrade tamamen Türk halkına geçti. Osmanlı tahtında VI. Mehmed (Mehmed Vahdeddin) oturuyordu. Son padişah Vahdettin, İngilizlerin himayesine sığınarak 17 Kasım 1922 günü Malta'ya gidecekti. Kendisini bekleyen HMS Malaya zırhlısına binmek için Dolmabahçe kıyılarına gelen Vahdettin'i açık denize götüren de Yıldırım botu olacaktı. Üstelik Vahdettin'i yurttan götüren HMS Malaya, tam on altı yıl sonra 19 Kasım 1938 günü hiçbir savaşta yenilmeyen Mustafa Kemal Atatürk'e İngilizlerin duyduğu derin saygıyı ispat etmek için tekrar İstanbul'a gelecekti.

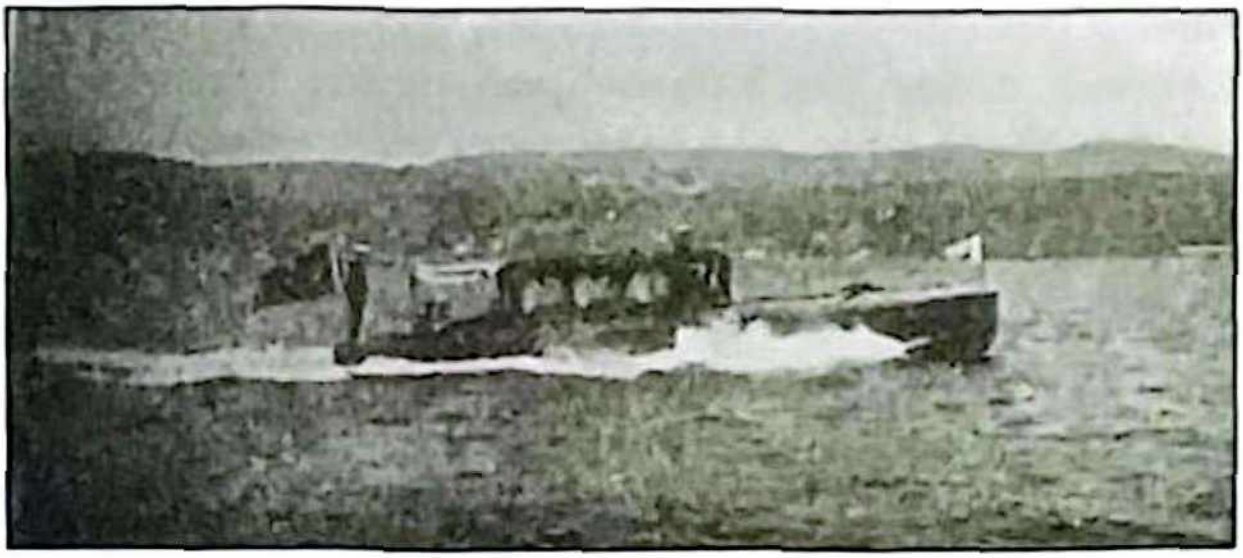
Sultan Vahdettin'i HMS Malaya zırhlısına götüren Yıldırım botunu tahsis ettiğini dile getiren Charles Harington, şaşkınlığını şu kelimelerle ifade etmişti:

*"Yağmur bardaktan boşanırcasına yağarken, tüm subaylar sabah yürüyüşü için dışarıdaydılar. Sultanı tersaneye götürüp, oradan Malta'ya ulaştırılması için benim teknem ile majestelerinin gemisi Malaya'ya teslim etmem gerekiyordu. Sultanı taşıyan ambulans için saatlerce beklemiştim. Sanırım lastiği patlamış. Sultan, başka bir sorun olmadan gelebilmiş ve kendisini Malaya'ya teslim etmiştim. Teknemde giderken yolda, 'Acaba bana sigara kutusunu bir anı olarak verir mi?' diye umutlanmıştım. Ancak bana beş karısını emanet etmesiyle şoka uğradım."*





# İSTANBUL BOĞAZI VE MARMARA DENİZİ SEYAHATLERİNİNİ GÖZDESİ: ÇANKAYA MOTORU



# ÇANKAYA MOTORU

Mustafa Kemal Atatürk, şanlı bir zaferle sonuçlandırdığı Milli Mücadele'den beş yıl, cumhuriyetin ilanından dört yıl sonra İstanbul'a gelmişti. Atatürk, İstanbul Valisi Muhittin Üstündağ'ın kendisini şehre davetlerine "*Henüz vakti gelmedi. İstanbul halkına sevgi ve selamlarımı sunarım*" şeklinde nazik cevaplar vermişti. Büyük Önder, toplam sekiz yıl ara verdiği medeniyetler beşiği şehre 1 Temmuz 1927 tarihinde yani ulusal denizciliğimiz için çok önemli olan Kabotaj ilanının yıl dönümünde gelmeyi tercih etmişti. Ankara'dan kendisini Haydarpaşa'ya kadar getirebilecek trenden İzmit'te inmeyi uygun gören Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk, şüphesiz ki kendisine hasret duyan İstanbul halkını denizden selamlamayı istemişti. Denizciliğin ve deniz kültürünün bir ulusu medeniyete ulaştıracak en önemli doğal zenginliklerden biri olduğuna inanan Cumhurbaşkanı Atatürk, 1 Temmuz 1927 - 10 Kasım 1938 tarih aralığında toplam dört yıl iki ay İstanbul'da vakit geçirmişti. Yurt seyahatlerine deniz yoluyla çıkan, uluslararası mesajları deniz yoluyla veren ve devrimlerinin sonuçlarını denizden seyretmeyi seven Atatürk aynı zamanda İstanbul'un, payitahttan Cumhuriyet'e uzanan özgürlük yolculuğunu gözlemliyordu.

**Denizci ruha sahip lider Mustafa Kemal Atatürk**

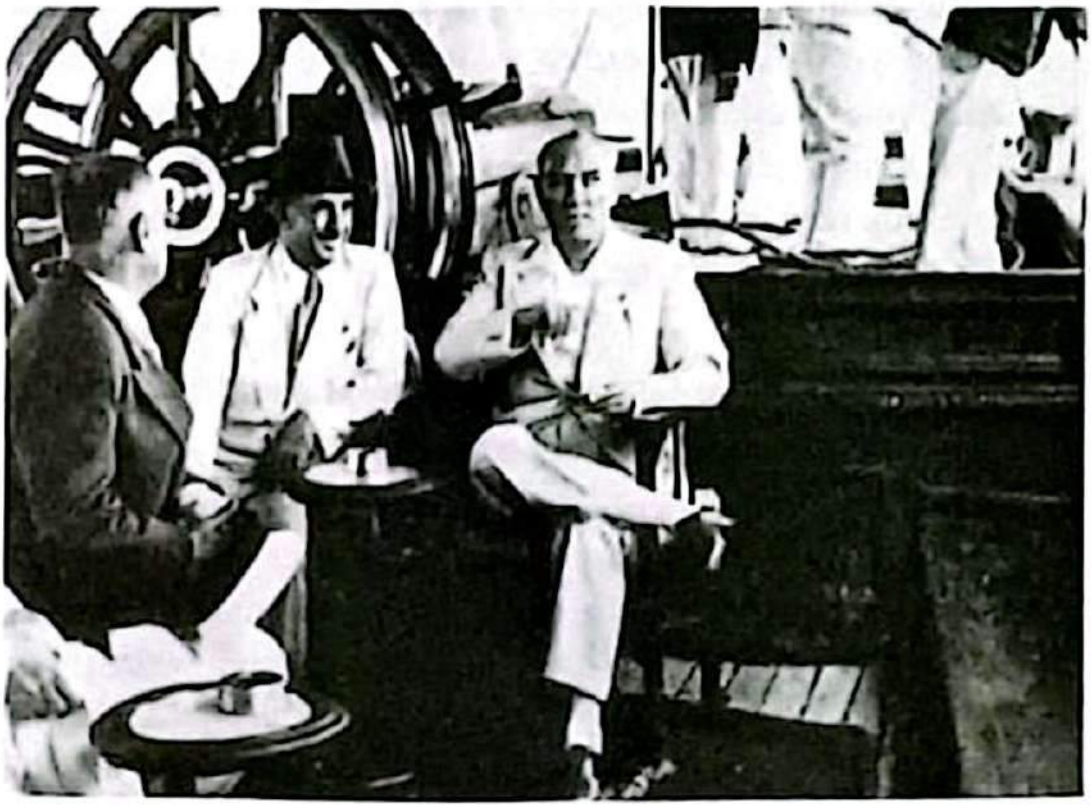
Cumhurbaşkanı Atatürk, Anadolu seyahatlerinde ağırlıklı olarak demiryolunu tercih ederdi. Fakat, denize kıyısı olan liman kentlerine vapurlarla hatta savaş gemileriyle gitmeyi tercih edecek kadar denizci ruha sahipti. Başkent Ankara'dan fırsat buldukça geldiği İstanbul, eşsiz coğrafi dokusuyla Ata'nın huzur bulduğu şehirdi. Toplam otuz bir kez geldiği İstanbul'da ülke sorunlarından kopmayan Cumhurbaşkanı Atatürk, başkent Ankara'ya demiryoluyla dönerdi. İstanbul valisi ve şehrin ileri gelenleri ile görüştüğü çalışma ofisinin de bulunduğu Dolmabahçe Sarayı'ndan trene bineceği Haydarpaşa

Garı'na giderken kullandığı deniz araçları ise küçük tekne ve motorlar olurdu. Hızlı ve manevra kabiliyeti yüksek olan Çankaya motoru da Sakarya, Ankara, İstanbul ile aynı tip ve modelde Haliç Tersanesi'nde yapılmıştı.

Cumhurbaşkanı Atatürk, bir süredir çalışmalarını İstanbul merkezli sürdürmüştü. İstanbul-Ankara arasındaki ilk uçuş denemesi yapılırken Atatürk, İzmir'de Milli Kütüphane'yi ziyaret etmiş ardından Mudanya'ya gitmişti. 1 Şubat'ta Bursa'da bazı gericiler Türkçe okunan ezan nedeniyle Ulu Cami'den valilik önüne yürüyerek protesto gösterisi yapmıştı. Olayda ihmali görülen devlet görevlileri görevden alınırken Atatürk, Anadolu Ajansı aracılığıyla şu mesajı yayınlamıştı:

*"Meselenin mahiyeti esasen din değil, dildir. Kat-i olarak bilinmelidir ki Türk milletinin millî dili ve millî benliği bütün hayatında hâkim ve esas kalacaktır"*

Bu açıklamanın ardından Gülcemal Vapuru ile İstanbul'a gelen Atatürk, Dolmabahçe'de Eski Mısır Hidivi Abbas Hilmi Paşa, Berlin Büyükelçisi Kemalettin Sami Paşa ve Şair Abdülhak Hamit'i kabul etmişti. Topkapı Sarayı'nı gezerek eserler hakkında bilgi alan Atatürk, halkevlerinin birinci kuruluş yıl dönümü de tebrik etmişti.



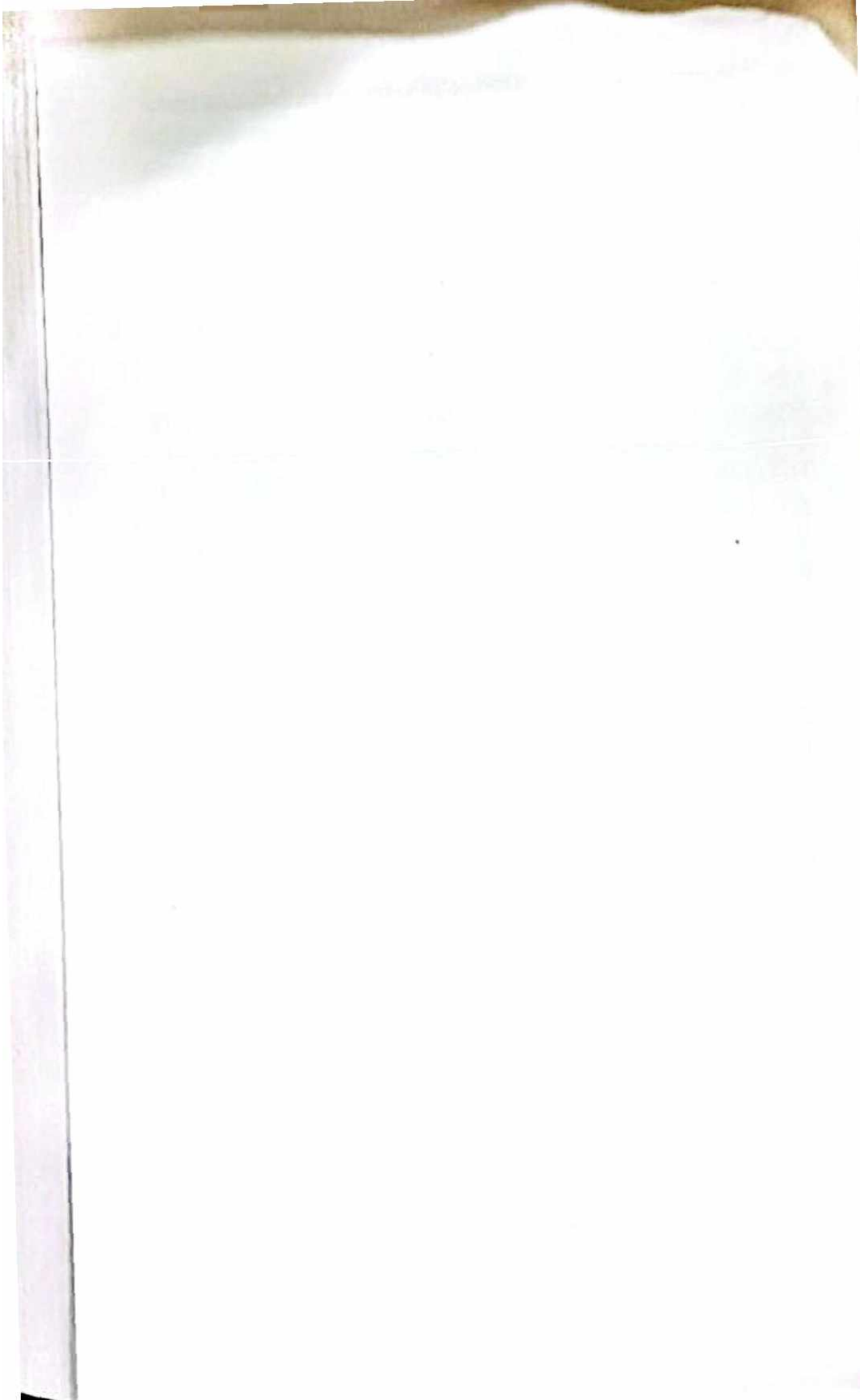
### Wagons Lits Olayı ve Türkçe'ye sahip çıkan İstanbul halkı

1933 yılının Şubat ayında yaşanan Fransız Wagons Lits olayına da değinmek gereklidir. İstanbul'dan Anadolu'ya uzanan demiryolu hatlarındaki yemekli ve yataklı trenleri Fransız Wagons-Lits şirketi işletiyordu. Beyoğlu işletmesinde görevli Naci Bey, 22 Şubat 1933 günü telefonda Türkçe konuştuğu için Belçikalı Müdür Jannoni tarafından cezalandırıldı. Fransızca konuşması yönünde uyarılan Naci Bey'e işten on beş gün uzaklaştırma ve 25 kuruş para cezası verilince İstanbul'daki üniversite öğrencileri ayaklandı. Dönemin gazetelerinde olayı gören gençler 25 Şubat 1933 günü sevilen edebiyatçı Peyami Safa ve bilim insanı Cahit Arf gibi kişilerin de katılımıyla şirketin önünde protesto gösterileri yaptı. Şirketi taşlayan grup Cumhurbaşkanı Atatürk'ün duvardaki fotoğrafını alarak Karaköy'e yürüdü. İstanbul Valiliği'ne kadar giden üniversite öğrencilerinin eylemleri sonucu, Naci Bey'in cezası iptal edildi, "Vatandaş Türkçe Konuş" kampanyası başladı.

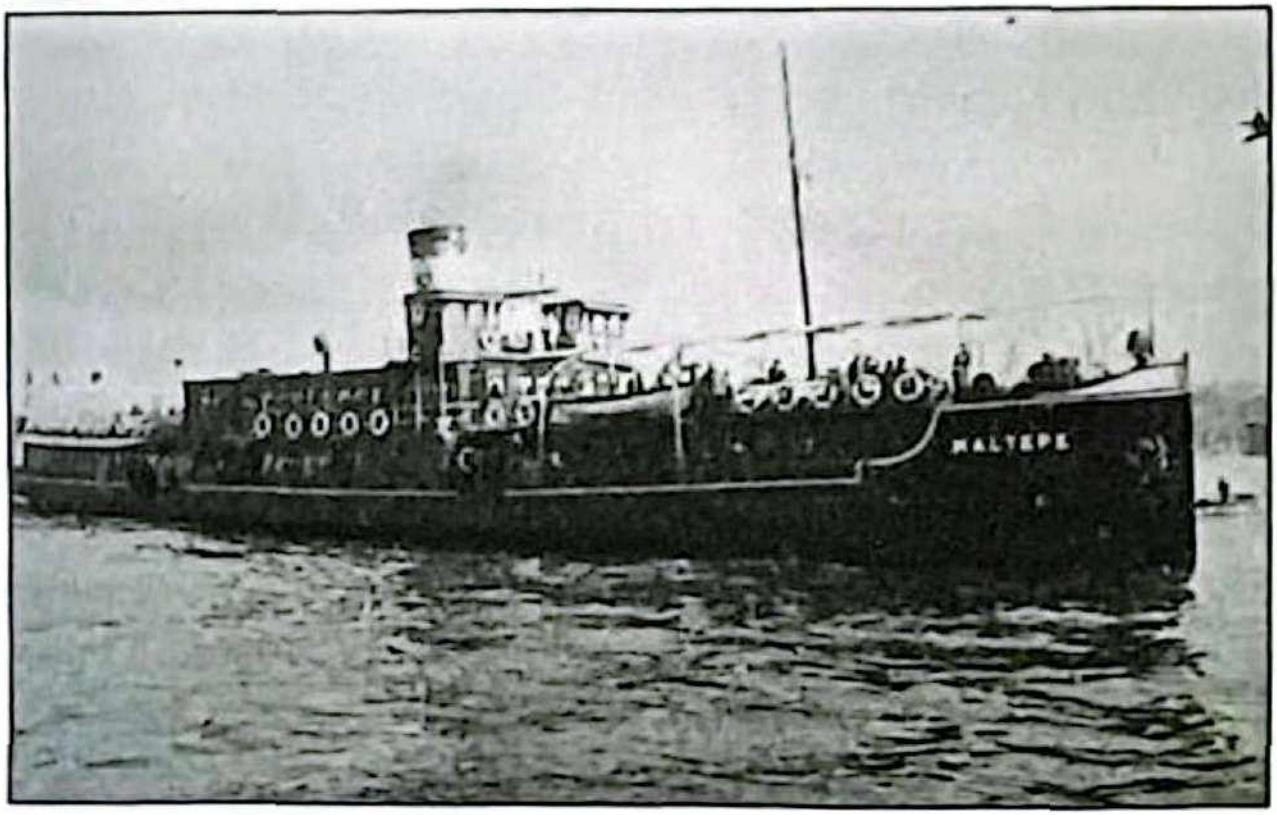
### Çankaya Motoru'yla Haydarpaşa'ya yolculuk

İstanbul halkının ve gençlerin dillerine sahip çıkmasını takip eden Cumhurbaşkanı Atatürk, olayların durulması üzerine 26 Şubat 1933 günü Ankara'ya gidecekti. Dolmabahçe Sarayı rıhtımında kendisini bekleyen Çankaya motor-teknesine binen Atatürk, Haydarpaşa Gar'da kendisini bekleyen özel trenine geçti. Cumhuriyet gazetesi Atatürk'ün Ankara'ya gidiş haberini yayınlarken şu ifadeleri kullanmıştı.

*"Gazi Hazretleri, Haydarpaşa İstasyonu'nda, Vali ve Belediye Reisi Muhittin Bey, Kolordu Komutanı Şükrü Naili Paşa ile Vilayet ve C.H fırkası erkânı, polis müdürü, ticaret ve sanayi erbabı, şehrimizdeki mebuslar, matbuat erkânı ve halk tarafından uğurlanmıştır."*



# SEYR-İ SEFAİN'İN MARMARA PRENSESİ: MALTEPE VAPURU



# MALTEPE

Deniz yoluyla ulaşım Osmanlı İmparatorluğu döneminde İstanbul içi kadar Yalova, İzmit ve Bursa gibi komşu şehirler için de etkindi. I. Abdülmecit döneminde, 1843 yılında yolcu ve yük taşımacılığı için Tersaneyi Amire'ye bağlı Feved-i Osmaniye kurulmuştu. Üç grupta seferler yapılıyordu: "Civar Kıyılar - Seval-i Mütacavire" yani Üsküdar - Kadıköy - Beşiktaş - Adalar - Yeşilköy - Bakırköy hattı; "Yakın Kıyılar - Sevahil-i Karibe" yani İzmit - Gemlik - Tekirdağ - Bandırma - Gelibolu; "Uzak Kıyılar - Sevahil-i Baide" yani Selanik - İzmir - Varna - Samsun - Trabzon hattı.

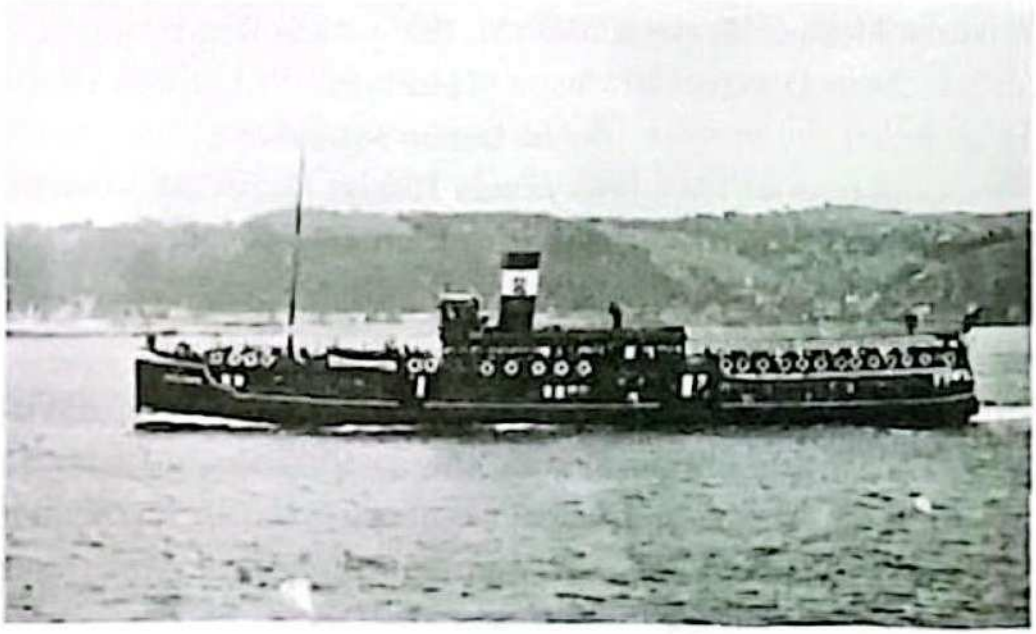
Feved-i Osmaniye, 1870 yılında Sultan Abdülaziz döneminde "İdare-i Aziziye", 1878 yılında II. Abdülhamit döneminde "İdare-i Mahsusa", 1910 yılında VI. Mehmet Reşat döneminde "Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi' olarak isimlendirildi. Cumhuriyet'in ilanıyla 1923 yılında Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi kuruldu ve 1933 yılında Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi üç işletme (AKAY - Denizyolları - Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü) olarak bölündü. 1937 yılında Denizbank, 1939 yılında Devlet Denizyolları Umum Müdürlüğü, 1944 yılında Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü, 1952 yılında Denizcilik Bankası TAO, 1982 yılında Türkiye Denizcilik Kurumu, 1984 yılında Türkiye Denizcilik İşletmeleri adlarını aldı.

**Yurt gezisi için Maltepe Vapuru seçildi**

Cumhurbaşkanı Atatürk'ün devrimlerinin sürdüğü yıllardaki ismiyle Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi, şehir içi deniz ulaşımının büyük oyuncusuydu. Atatürk'ün İstanbul ve Marmara Denizi seyirlerinde kısa süreli kullanımına sunulan gemiler açık deniz seyrine uygun olmadıkları gibi yüksek süratleriyle dikkat çekiyordu. Bu gemilerden olan Maltepe, Atatürk'ün aziz hatırasını taşıyan deniz taşıtlarından biri olarak zaman tünelindeki yerini aldı. 17 Ocak 1933 günü sabahında Ankara'dan trenle Derince'ye gelen Atatürk'ü karşılayan Gülcemal Vapuru oldu. Konforlu Gülcemal ile Marmara Denizi'ne

açılan Atatürk, 18.00 sıralarında Mudanya'ya ulaştı. Mudanya'dan Maltepe Vapuru'na binerek Cumhurbaşkanı Atatürk'ü karşılamak için Gülcemal'e gelenler arasında Kolordu Komutanı Ali Hikmet, Fıkra Komutanı Adil ve Akif Paşalar ile şehrin ileri gelenleri bulunuyordu. Gülcemal'in salonunda kısa süren görüşmenin ardından heyet Cumhurbaşkanı Atatürk ile Maltepe Vapuru'na geçti. Maltepe heyeti Mudanya iskelesine çıkartırken, Atatürk'ün Bursa'ya kara yolculuğu da başlamış oldu. Atatürk, üç gün kaldığı Bursa'da valiliği, belediye başkanlığını ve askeri üssü ziyaret etti. İpekiş Fabrikası'nı ve Askeri Hastaneyi de gezen büyük önder, yurt seyahatini Bandırma, Balıkesir, Kütahya ve Afyon üzerinden sürdürdü.

**MALTEPE:** 1914'te, Almanya, Danzig'te J. W. Klarwitter tezgâhlarında yolcu vapuru olarak yapıldı. 504 gros, 239 net tonluktu. Uzunluğu: 50,9 metre, genişliği:7,9 metre, su kesimi: 3,4 metre idi. W. Klarwitter yapımı 650 beygir gücünde 2 adet 3 silindirli tripil buhar makinesi vardı. Çift uskurluydu. Önce Kartal adıyla tezgâha kondu. Savaş nedeniyle Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne ancak 1921'de teslim edilebildi. Adı Maltepe olarak değiştirildi. Yakın hatlarda ve Şehir Hatlarında çalıştırıldı. Yıllar sonra sökülmek üzere satıldığında makineleri ve kazanı yeni yapılmakta olan Kartal adlı araba vapurunda kullanıldı.



# ATAMIZIN SAVARONA'DAN ÖNCE DENEDİĞİ KUĞU KADAR ZARİF YELKENLİ: LİLLİAS

# LİLLİAS

Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk, 22 Eylül 1925 tarihinden itibaren deniz seyahatlerinde en çok Ertuğrul yatını kullanmıştı. 1890 yılında Japonya'nın Kushimoto kıyılarında 570 Osmanlı denizciyle batan Ertuğrul Fırkateyni'ne ve Osmanlı İmparatorluğu'nun kurucusu Ertuğrul Gazi'ye atıfla Ertuğrul ismi verilen yelkenli tekne, Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk Cumhurbaşkanlığı yatıydı.

Ertuğrul aynı zamanda protokol yatıydı. 35 yaşındaki emektar yatın değiştirilmesi gerektiği fikri Kadıköy-Moda Koyu'nda düzenlenen yelken yarışları sırasında kesinleşti. 5 Eylül 1936 günü İngiltere Kralı VIII. Edward ile yelken yarışlarını izleyen Atatürk, yatın bacasından çıkan siyah dumanın beyaz elbiseleri kirletmesiyle yeni bir protokol yatı alınmasına karar vermişti.

**Deniz üzerinden jeopolitik mesajlar veren lider**

Kral Edward'ın beyaz elbiselerinde Ertuğrul'un bıraktığı siyah is, emperyalizme meydan okuyan lidere şunları söylemişti: "*Medeniyet iddiası lafla olmaz, bu iddiaya girenlerin her malzemesi her hususta tamam olmalıdır. Yoksa insan işte böyle kepaze olur*"

Benito Mussolini'ye denizden meydan okuyan Ürdün Kralı Emir Abdullah'a Cumhuriyet'in kazanımlarını denizden gösteren Atatürk, uluslararası ilişkileri deniz üzerinden tesis edilmesini çok önemsiyordu. Cumhurbaşkanı Atatürk yeni teknenin bulunmasını emretmişti. Türkiye Cumhuriyeti'ni gururla temsil edecek bir protokol yatı aranıyordu. Bu, Atatürk'e deniz havasının iyi geleceğini söyleyen doktorların da yönlendirmesiyle büyük bir deniz taşıtı olmalıydı.

**Yelkenli mi, buharlı mı?**

Kaynaklar, Cumhurbaşkanı Atatürk için satın alınacak yatın dönemin makine gücünü ifade eden buharlı mı yoksa yelkenli mi

olmasının sorulduğunu yazar. Atatürk, bu soruya; "*Ben karacıyım. Farkı görmek gerekir*" şeklinde cevap vermişti.

Atatürk'ün isteği üzerine yat arayışını sürdüren bürokratlardan biri de Mahmut Baler'di. Baler, anılarında o günleri şöyle anlatmıştı:

"*Cumhurbaşkanlığına, sağdan soldan yat, büyük kotra teklifleri geliyordu. İzmir'deki Giraudların yatı İstanbul'a getirilip Atatürk'e gösterildi. Bir gün de Rüya kotrasıyla bir gezi tertiplendi. Atatürk'ü alıp Boğaz'a ve Büyükada'ya kadar götürüp getirdik. Rüzgârla seyir dolayısıyla tramola denilen yelken değiştirmelerden kendisi de yer değiştirdiği için Atatürk çok rahatsız oldu ve bu gezintiden de hiç hoşlanmadı. Velhasıl bu teknelerin ve tekliflerin hiçbirini beğenmedi ve reddetti.*"

**Ülkedeki en büyük yelkenli Lillias**

Atatürk'ün 1936-1937 yılları arasında incelediği teknelerden biri de Lillias isimli yelkenliydi. Türk denizcilik tarihi ve kültürü üzerine başarılı çalışmalar yapan Kaptan Uluç Hanhan, Ege Üniversitesi'nde görevli öğretim görevlisi Latif Daşdemir'in verdiği bilgilerle Atatürk'ün 1936 yılının Ekim ya da Kasım aylarında İzmir'e gelerek levanten Harold Frederic Giraud'a ait Lillias adlı tekneyi incelediğini belirtiyor. Sedat Evliyazade ve Cemil Atalay ile incelenen Lillias (1928 yapımı) henüz 8 yaşındaydı. Ilıca açıklarında demirleyen tekneye

Atatürk bir motor ile götürülmüştü. 41 metre uzunluğundaki teknenin güvertesi tik ağacından imal edilmişti. Harold Frederic Giraud'un Ege Denizi ve Akdeniz kıyılarında gezdiği bu özel tekne, ülkemize gelen devlet adamlarını ve liderleri ağırlamak için yeteri kadar büyük değildi. Cumhurbaşkanı Atatürk, konforu ve kamara sayısıyla daha büyük bir teknenin alınmasını öngördüğü için Lillias'ın Cumhurbaşkanlığı yatı olmayacağı sahiplerine kibarca anlatıldı.

**Yıllar sonra Alain Giraud anlattı:**
**"Lillias Atlas Okyanusu yarışları için yapılmıştı"**

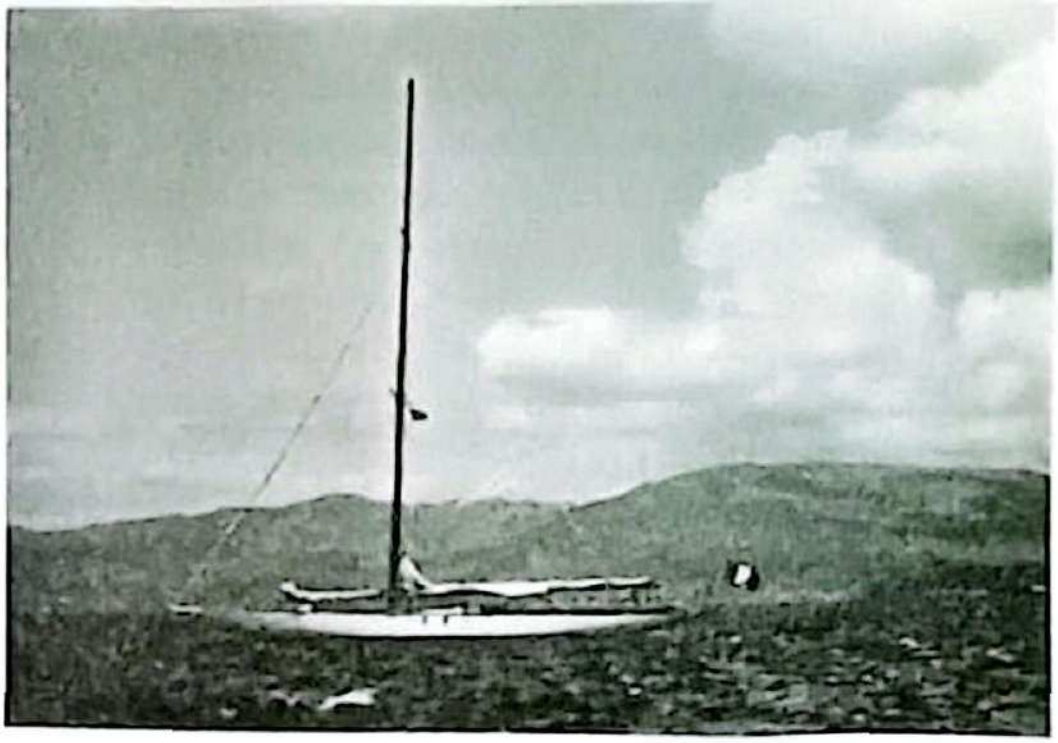
Harold Frederic'in torunu Alain Giraud, 2005 yılındaki bir sohbette şunları söylemişti:

*"Atatürk, Savarona'nın alımından bir yıl önce, belki 1936'da (1937) yazın sonlarına doğru Çeşme-Ilıca'daki evimizi ziyaret etmişti. Amacı büyükbabama ait yelkenli yatın görülmesiydi. Biz çocuk olduğumuz ve kendisini rahatsız edeceğimiz düşüncesiyle ayak altından uzaklaştırılmıştık. Beş yaşındaydım. Kendisini pencereden gördüm. Gözümün önünde hâlâ duruyor. Kısa boylu bir adamdı. Daima elinde sigara vardı. Celâl Bayar'ın yelkenli küçük bir yatı vardı. Büyükbabamın 41 metre uzunluğunda 1928 imalatı büyük bir yelkenlisi vardı. Bu tekne ile Ege ve Akdeniz adalarını gezerdi. Bu yelkenli ABD ile İngiltere arasında 120 yıl önce yapılan 'Atlantic Cup' yarışı dolayısıyla imal edilmişti. Her yıl düzenlenen bu kupayı İngilizler, Amerikalılardan almak istiyordu. Yarış, New York Club ile İngiltere'nin Kraliyet Yelken Kulübü arasında yapılıyordu. Lipton bu kupayı geri almayı kafasına koymuştu. Bu dönemde yarış için yelkenli yat imali, mali bakımdan oldukça güçtü. Maliyeti düşürmek için bunlardan birkaç tane yapılırdı. Bunlardan bir tanesini büyükbabam ikinci el olarak aldı."*

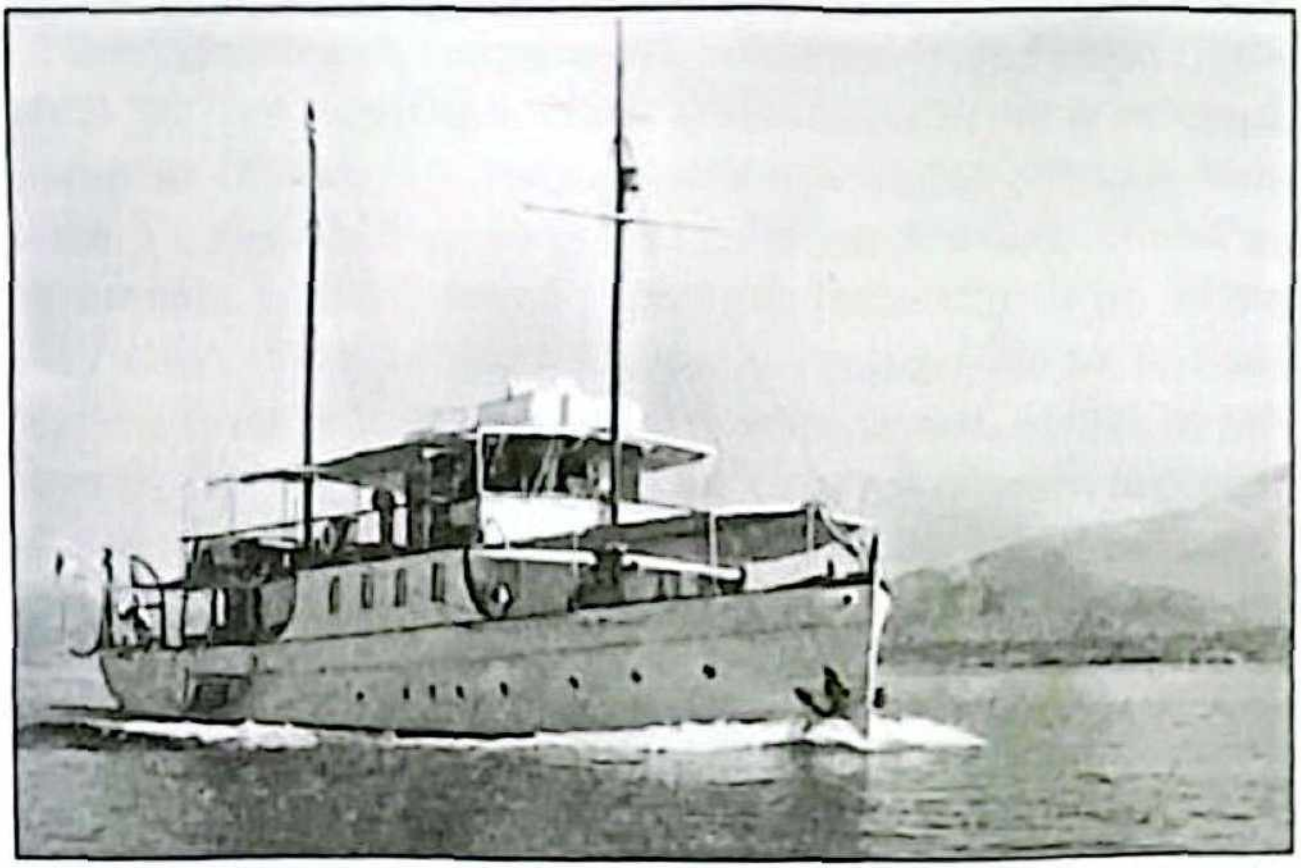
Güvertesi her gün fırçalanan ve bakım masrafları artan Lillias'ın 1960 yılında Avustralya'ya satıldığını ve yıllar sonra Türkiye kıyılarını ziyaret ettiğini de öğreniyoruz.

Levanten: Fransızca bir kelime olan Levanten, "Levant"tan türemişti. "Doğu" anlamına gelen Levant, aynı zamanda Doğu Akdeniz ülkelerini tanımlar. Levanten ise, Avrupa'dan Doğu Akdeniz ülkelerine giderek yerleşen tüccar ve sanayici aileleri temsil eder. O dönem Levantenleri ağırlıklı olarak İstanbul ve İzmir'e yerleşmişti.

Levantineheritage.com adlı bilgi bankası Alain Giraud'un Bornova'da yaşadığı evin 1850 yılında ABD'nin ilk İzmir Konsolosu tarafından yaptırıldığını, Harold Giraud'un Atatürk'ü Lillias'ta gösteren fotoğrafları duvarında sergilediğini yazar. Harold Frederic Giraud, Şark Halı markasıyla Türk halılarının olduğu ürünleri Avrupa ülkelerine satıyordu. Birinci Dünya Savaşı'nın çıkmasıyla İzmir'de kurduğu tekstil fabrikasında askeri giysi üreten Giraud, ilerleyen yıllarda pamuk ihracatı da yaptı. Türkiye'nin sanayileşmesi yolunda katkıları olan Giraud ailesi, dört kuşaktır ülkemizde yaşıyor. Sanayinin yanında golf, yelken ve atlı sporlar kadar futbolla da ilgilenen aileden Hervé Giraud'un kızı Caroline Koç, genç yaşta kaybettiğimiz Koç Holding Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Koç'un eşidir.



# İZMİRLİ LEVANTEN BEYEFENDİNİN GÖZDESİ: LADY MAY YATI



# LADY MAY

Ulu Önder Atatürk, artık eskimiş olan Ertuğrul Yatı'nın yerine yeni bir yat arayışı içinde olduğu dönemlerde, Türkiye'deki en büyük yelkenlilerden olan İzmirli Levantenlerden Harold Frederic Giraud'a (1871-1962) ait Lillias adlı tekneyi incelemek üzere 1937 yılı sonbaharında Çeşme'ye gitmişlerdir. Tekne, dar olması nedeniyle tercih edilmemişti. Satın alınacak yat araştırmaları devam ederken, bu sefer yine İzmirli Levantenlerden Edmund Hydn Giraud (1880-1962) 1937 yılı sonlarında Florya Deniz Köşkü'ne davet edilmişti. Giraud'un 1910'larda Uzunada'da bir evi vardı (Bir Zamanlar Uzunada). Yatçılığa, balıkçılığa ve kara avına çok düşkündü. Giraud'un ilk yatının adı "Helen May-I", ikinci yatı Helen May- II'ydi (1928). Ulu Önder'in Florya açığında kısa bir gezi yaptığı yatın adı ise Lady May'dir. Tekne ile bir süre gezildikten sonra, Giraud, Atatürk'ün sofrasında yer almıştı. Şubat 1938'de Savarona'nın alınması nedeniyle bu tekneden de Ulu Önder'in memnun kalmadığı anlaşılmaktadır.

O günü, Edmund Haydn Giraud'dan dinleyelim:

**1937 Florya Deniz Köşkü Daveti**

*"1937 yılı sonunda İstanbul'da Moda koyunda demirde iken, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı'ndan, onun Florya'daki yazlık deniz köşküne Lady May adlı teknemle gelmemi isteyen bir mesaj aldım. İsteğe uyarak öğleden sonra saat 18.00 sularında Florya'ya vardım. Ekselansları merhum Gazi Mustafa Kemal Paşa ve beraberindeki bazı bakan ve arkadaşları hemen bordaya geldiler ve yata bindiler. Kısa bir süre sonra, Ekselanslarının talebi üzerine Lady May denize açıldı ve kısa bir gezintiden sonra, akşam 19.30 sularında Cumhurbaşkanlığı Deniz Köşkü açığına demirledik. Nefis, sakin ve sıcak bir akşam oldu, kimse karaya çıkmak istemiyordu. Hepimiz güvertede oturup kaldık. İçki ve ön yemek ikramı gece yarısını geçene kadar devam etti. Sohbet önemli ve farklı konularla ilgiliydi, zaman çabuk ve hoş geçti. Bir kere söz Türk sularındaki yatçılık ve*

*balıkçılığa geldi. Birkaç yattan bahsedildi, bunlarla ilgili plan ve fotoğraf gösterdim ayrıca teknedeki balık avlama takımlarına ilgi gösterilince, onları da gösterdim. Başbakan Ekselansları İsmet İnönü şakayla karışık, yakaladığım balıkları satarak bu yatı aldığımın doğru olup olmadığını sordu. Merhum Mustafa Kemal Paşa yattan ayrılmak için kalktığında, sahildeki akşam yemeğine davet edildiğim bildirildi. İçişleri Bakanı Şükrü Kaya Bey'in eşliğinde yemek salonuna geçtik. Uzun ve çok iyi düzenlenmiş masanın başında merhum Cumhurbaşkanı Atatürk oturuyordu. Masanın bir yanında sekiz kişilik servis açılmıştı, bana Cumhurbaşkanının sağ tarafına ve bana sahilde eşlik eden bakanın tam karşısında bir koltuk gösterildi. Harika yemekler sayesinde masada kaldık ve çok ilginç konuşmalarla zaman yine çabuk geçti. Sabah dörtte yüce ev sahibimiz ayağa kalktı ve kısa bir aradan sonra o, Falih Rıfkı (Atay) eşliğinde deniz cephesinde bulunan terasın merdivenlerine kadar bana eşlik ettiler. Oradan beni bekleyen motor ile ayrıldım ve Lady May yatıma döndüm.*

*Ortam gayri resmiydi ve gece boyunca atmosfer samimi ve neşeliydi. Ayrıca davetlilerden birisi ile uzun süre samimi bir arkadaşlığımız vardı. Onun bana hitap etme şekli örneğini izleyerek Cumhurbaşkanı ve onun tüm arkadaşları da bana karşı nazik ve basitçe Hristiyan ismimle seslenmişlerdir."*

**Lady May Yatı:** 1929 yılında Birleşik Krallık Dartmouth'da Philip & Sons tersanesinde motor yat olarak inşa edildi. Tekne ve yaşam mahalli çelikti ve 2 güvertesi vardı. 137 grostondu. 31.46 m boya, 5.5m ene, 2.8 m su çekimine sahipti. Hızı saatte 11 mildi. Edmund Hydan Giraud 1932 yılında yatı satın aldı.

Kaptan Uluç Hanhan Kaleminden...

# KAYNAKLAR


1- Prof. Dr. Utkan Kocatürk'ün 1918-1938 Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Kronolojisi (Baskı tarihi 1983- Türk Tarih Kurumu)
2- Raşit Metel - Atatürk ve Donanma
3- İşteAtatürk.com

**KARTAL İSTİMBOT**

1- Atatürk'ün Zengin Tarihinden Birkaç Yaprak- Sayfa 166- Cevad Abbas İstanbul Halk Basımevi-1939
2- Atatürk'ün İstanbul'daki Çalışmaları (1899-1919)- Sayfa 173- Sadi Borak Kırmızı Beyaz Yayınları-2004
3- Dr. Fethi Tevetoğlu- Makale Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi - Cilt 7. Temmuz 1991- Sayfa 623- Atatürk'ün Güvendiği Bir Kişi- Dr. Ferid Talay
4- Gökhan Karakaş- Milliyet Gazetesi haberi https://www.milliyet.com.tr/gundem/tarihi-kar- tal-jilet-olmasin-2461946
5- Deniz Kartalı internet platformu- https://denizkartali.com/kartal-istimbot-yenileniyor.html
6- Röportaj- https://haberuskudar.com/gokhan-karakas-kartal-istimbotun-kurtarilmasi-bir-gazetecilik-basarisidir
7- Haber- https://www.arkeolojikhaber.com/haber-107-yasindaki-kartal-istimbotu-yenilen- di-ve-muzeye-donusturuldu-18281/

**BANDIRMA VAPURU**

1- Samsun Valiliği resmi internet sayfası- http://www.samsun.gov.tr/bandirma-vapuru-tarih-cesi-ve-bandirma-gemi-muze
2- Murat Bardakçı- Bir Devlet Operasyonu- 19 Mayıs Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun yolculuğu ve yolculukla ilgili belgeler- Sayfa 139
3- Milliyet Gazetesi-Gökhan Karakaş- Nejat Ulugöl röportajı https://www.milliyet.com.tr/gun- dem/dedem-acemi-kaptan-degildi-2876269
4- Ali Bozoğlu kişisel görüşme-Nejat Ulugöl

5- Dr. Fethi Tevetoğlu- Atatürk'le Samsun'a Çıkanlar- Atatürk ve Çevresi Yayınları-1-1971 Say- fa 273- Teğmen Muzaffer Kılıç hatıratı
6- Alp Armutlu- Umudun Yolu Kağnı Kamyonu Yendi-İkinci Adam Yayınevi-2021
7- Turgut Gürer- Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Gürer- İş Kültür Yayınları- 2006 YENİ FOTO-Cemil Akçe-Bandırma Vapuru tam model- 2007
8- Tuval üzeri yağlı boya tablo: Ali Firuz Aşkın-1997
9- Hulusi Turgut, Atatürk'ün Sırdaşı Kılıç Ali'nin Anıları, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları-2006

## HAMİDİYE

1- https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/deniz-kuvvetleri-komutanligi-1923-1938/
2- https://isteataturk.com/Kronoiojik/Tarih/1924/9/20/Halk-Hamidiye-Zırhlisi-ile-Samsun-a-ge- len-Cumhurbaskani-ni-selamliyor-20091924/1
3- Raşit Metel- Atatürk ve Donanma
4- Ahmet Güleryüz- Hamidiye Mecidiye- Denizler Kitapevi- 2009

## SÖĞÜTLÜ YATI

1- https://isteataturk.com/Kronolojik/Tarih/1927/8/5/Mustafa-Kemal-Ataturk-Sogutlu-Yatin- da-Istanbul-22071927/1
2- https://www.ktb.gov.tr/TR-96552/sogutlu-yati-ve-bir-sarkinin-sozleri.html

## ERTUĞRUL YATI

1- Posta Gazetesi makale- Atlas Tarih Dergisi'nden alıntı 13 Şubat 2011- https://www.posta. com.tr/magazin/pazar-postasi/atanin-asil-yati-ertugruldu-61207
2- Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi İnternet Sitesi- https://www.dzkk.tsk.tr/Genel/icerik/ataturk-ve-deniz-kuvvetleri
3- Rüştü Karaca kişisel blog- http://informadik.blogspot.com/2014/11/ertugrul-ve-savaro- na-yatlar.html
4- İnternet Ansiklopedisi - https://tr.wikipedia.org/wiki/MV_Ertu%C4%9Frul
5- Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri
6- Atatürk İçmeler'de: Unutturamaz Onu Hiçbir Şey - https://www.turkiyeturizm.com/ata- turk-icmelerde-unutturamaz-onu-hicbir-sey-56398h.htm

7- Atatürk'ün Yanı Başında, Çankaya Köşkü Kütüphanecisi Nuri Ulusu'nun Hatıraları. Mustafa Kemal Ulusu, Doğan Kitap, Ekim 2008
8- Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Kronolojisi - Prof. Dr. Utkan Kocatürk- Sayfa 468
9- Funda Selçuk Şirin - İngilizlerin Raporlarında Atatürk'ün İlk İstanbul Ziyareti (1927) https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/165271
10- TRT 2-İngiltere Kralı'nın Türkiye Ziyareti - https://www.youtube.com/watch?v=Eb12IkDuiEI
11- Hoşgeldin Gazi, Atatürk'ün İstanbul Günleri – Cengiz Kahraman-Yapı Kredi Yayınları- 2019
12- Cumhuriyetin 90. Yılında Ulu Önder ve Ertuğrul Yatı, Atatürk Haftası Armağanı -
13- Genelkurmay Yayınları- 2013- Gökhan Atmaca

## REŞİTPAŞA VAPURU

1. Edebiyat ve Kültür Sanat Platformu - www.edebiyatdefteri.com https://www.edebiyatdef- teri.com/yaziyazdir.asp?yaziId=106352
2. Hergün Atatürk ile beraber - Facebook Topluluğu- https://www.facebook com/1664685360435930posts/2697982123772910/

## GÜLCEMAL

1. Sunay Akın Önce Kadın ve Çocuklar - İş Bankası Kültür Yayınları- 18. Baskı
2. TRT Haber- Mine Yagıcı Çiftci https://www.trthaber.com/haber/yasam/gulcemal-vapu- ru-75-yil-boyunca-bircok-onemli-olaya-taniklik-etti-395292.html
3. Gülcemal - Bir Vapurun Hikayesi - TRT Avaz https://www.youtube.com/watch?v=OvVi3Z- dAxJ4
4. Atatürk Gülcemal Vapurunda - https://isteataturk.com/Kronolojik/Tarih/1926/6/5/Mustafa-Kemal-Ataturk-Gulcemal-Vapurunda-05061926/2
5. Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Kronolojisi - Prof. Dr. Utkan Kocatürk- Sayfa 457
6. Fatih Demircioğlu - https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/gulcemal-vapuru/

## ANKARA MOTORU

1- Atatürk Ankara Motorunda- https://isteataturk.com/Kronolojik/Tarih/1935/bilinmiyor/ bilinmiyor/Mustafa-Kemal-Ataturk-Ankara-Motorunda-1935/7

## SAKARYA MOTORU


1- Atatürk Dolmabahçe'den Suadiye'ye kadar gezdi - https://isteataturk.com/Kronolojik/ Tarih/1925/9/22/Mustafa-Kemal-Ataturk-Sakarya-Motoru-ile-Suadiyeye-kadar-bir-gezinti-ya- piyor-15091931/3


## NİL MUŞU


1- İnternet Ansiklopedisi - Bateaux Mouches https://en.wikipedia.org/wiki/Bateaux_Mouches

2- Fransa gezi turları - https://www.getyourguide.com/-l16/-tc48/?cmp=ga&cq_src=goog- le_ads&cq_cmp=6654175845&cq_con=84401423212&cq_term=bateau%20mouche%20 paris&cq_med=&cq_plac=&cq_net=g&cq_pos=&cq_plt=gp&campaign_id=6654175845&a- dgroup_id=84401423212&target_id=aud-1393039795380%3Akwd-65006341&loc_physi- cal_ms=1012782&match_type=b&ad_id=455648909650&keyword=bateau%20mouche%20paris&ad_position=&feed_item_id=&placement=&device=c&partner_id=CD951&gclid=- CjwKCAjwvNaYBhA3EiwACgndghqPjwUdY37i HxNqPWK5jT0wM-CSM5ICwjw5gH2Dx8oV- gcaXJOBoxxoCM0U-QAvD_BwE

3- Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Kronolojisi - Prof. Dr. Utkan Kocatürk- Sayfa 468


## KARADENİZ VAPURU


1- Başkent Üniversitesi Atatürk İlkeleri Uygulama ve Araştırma Merkezi Öğretim Üyesi

2- Doç. Dr. Evrim Şencan Gürtunca Genç Cumhuriyet Karadeniz Vapuru'nda - Libra Yayınları - 2020

3- Türkiye İş Bankası - 96. Yıl Reklam Filmi https://www.youtube.com/watch?v=3abDm- Zx6Wzk&t=34s

4- Gökhan Karakaş yazı dizisi- Türkiye Cumhuriyeti'nin PR Gemisi - Milliyet Gazetesi https://www.milliyet.com.tr/gundem/cumhuriyet-devrimlerinin-avrupa-yolculugu-6771902 https://www.milliyet.com.tr/gundem/hosca-kalin-kardaslarimiz-6772537

5- Deniz Kartalı haber platformu - https://denizkartali.com/cumhuriyetin-ilk-pr-vapuru-kara- denizin-masalsi-yolculugu.html

6- <https://isteataturk.com/Kronolojik/Tarih/1926/6/13/Karadeniz-Vapurundan-bir-kare-Mudan- ya-13061926/4>

7- Atatürk Ansiklopedisi- https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/ege-vapuru/

8- Raşit Metel, Atatürk ve Donanma,1966, sayfa: 124

9- Cemal Işıksel - 1969 Atatürk Fotoğrafları kitabı

## İZMİR VAPURU


1- Türk Rönesansı ve Anılarda Gazi Mustafa Kemal Atatürk, S. Eriş Ülger İnkılap Kitapevi 1999.

2- https://isteataturk.com/Kronolojik/Tarih/1928/9/14/Mustafa-Kemal-Ataturk-Izmir-Vapuru- nun-guvertesinde-Samsuna-giderken-14091928/10

3- https://isteataturk.com/Kronolojik/Tarih/1934/8/26/Mustafa-Kemal-Ataturk-Is-Ban- kasinin-kurulusunun-10-Yil-kutlamalarinda-Izmir-Vapurunda-Afet-Inanla-dans-eder- ken-26-27081934/1


## MARMARA VAPURU


1- Mustafa Kemal Atatürk, Marmara Vapuru'ndan Yalova'yı seyrediyor - https://isteata- turk.com/Kronolojik/Tarih/1929/12/8/Mustafa-Kemal-Ataturk-Marmara-Vapurundan-Yalova- yi-seyrediyor-8121929/1


## EGE VAPURU


1- MURAT YÜMLÜ- Atatürk Ansiklopedisi - https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/ege-vapuru/

2- Atatürk'ün günlükleri ve tarihten notlar - https://www.facebook.com/Atat%C3%BC- rk-G%C3%BCnl%C3%BCkleri-ve-Tarihten-Notlar-832432090197334/

3- Başbakan İsmet Paşa'nın Atina ve Peşte Ziyaretleri - Yeditepe Üniversitesi Tarih Bölümü Araştırma Dergisi Doç. Dr. Mustafa Özyürek-Iğdır Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Elemanı - https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/501197

4- https://isteataturk.com/Kronolojik/Tarih/1930/11/27/Mustafa-Kemal-Ataturk-Ege-Vapuruy- la-Trabzona-giderken-27111930/3

5- Mustafa Kemal Atatürk ve beraberindekiler, Ege Vapuru'yla Trabzon'a giderken

6- (27.11.1930) https://www.youtube.com/watch?v=wQGun6_xHeQ

7- Büyük Önder Ege Vapurunda Trabzon'a giderken- Show TV haber bülteni- https:// www.youtube.com/watch?v=skq6qVcg0Vs

8- Kültür ve Turizm Bakanlığı Arşivleri - Atatürk Ege vapuru güvertesinde- Atatürk, Salih Bozok, Kılıç Ali ve Cevad Abbas Gürer ile sohbet sırasında.

9- Atatürk'ün Ege Vapurunda çekilen görüntüleri Kültür Bakanlığı'nın arşivinden çıktı - https://www.indyturk.com/node/90021/ya%C5%9Fam/atat%C3%BCrk%E2%80%99%C3%B- Cn-ege-vapuru%E2%80%99nda-%C3%A7ekilen-g%C3%B6r%C3%BCnt%C3%BCleri-k%- C3%BCl%C3%BCr-bakanl%C4%B1%C4%9F%C4%B1%E2%80%99n%C4%B1n-ar%C5%-9Fivinden-%C3%A7%C4%B1kt%C4%B1

10- İsteatatürk.com - https://isteataturk.com/g/icerik/Gazi-Mustafa-Kemal-Ataturkun-Ege-Vapurunun-Ani-Defterine-Yazdigi-Not-/1603
11- Prof. Dr. Utkan Kocatürk - Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Kronolojisi - Sayfa 518
12- Arş. Gör. Dr. Recep Arslan - Atatürk'ün Antalya Ziyaretleri - Karabük Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü- https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/595109#:~:text=Mus- tafa%20Kemal%20Atat%C3%BCrk%2C%20Antalya'ya,252%2C%20264%2C%20317).

## KADIKÖY

1- Atatürk Kadıköy vapuruyla Yalova yolunda- https://isteataturk.com/Kronolojik/Tarih/1930/12/4/Mustafa-Kemal-Ataturk-Kadikoy-Vapuru-ile-Yalova-yolunda-04121930/1
2- Milliyet Gazetesi Hediyesi- Gözleri Çelik Mavisi- Kırmızı Yayınları- Fahri Özdemir

## KALAMIŞ VAPURU

1. Zaman Aşka Kaç Var- Facebook topluluk - https://www.facebook.com/187210964660503/ photos/mustafa-kemal-atat%C3%BCrk-kalam%C4%B1%C5%9F-vapurunda-1934/1128143877233869/
2. Pinterest Türkiye - https://tr.pinterest.com/pin/8725793010976883/

## HEYBELİADA VAPURU

1. Denizyolları ve A. K. A. Y. İşletmeleri ile fabrika ve havuzlar teşkilâtı hakkında kanun - 1933 <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc012/kanunt- bmmc012/kanuntbmmc01202248.pdf>
2. Türkiye Denizcilik İşletmeleri A. Ş. Genel Müdürlüğü - https://www.tdi.gov.tr/tarihce/
3. Adalı Dergisi- Yıllar Önce Basında Adalar: Mart 1937 - <https://adalidergisi.com/tum-sa- yilar/2022/mart-sayi-201/yıllar-once-basinda-adalar-3/>

## ÇANKAYA VAPURU

1- Batık gemilerin arşivi - https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?170580
2- Struma'yı da batıran SC213 denizaltısı - http://zhurnal.lib.ru/m/mihail_kozhemjakin/stru- ma.shtml
3- İnternet Ansiklopedisi - https://tr.wikipedia.org/wiki/MV_%C3%87ankaya https://tr.wikipedia.org/wiki/Latife_U%C5%9F%C5%9Fak%C3%AE#

:~:text=Latife%20U%- C5%9F%C5%9Fak%C3%AE%20(17%20Haziran%201898,y%C4%B1l%20Atat%C3%BCrk%20ile%20evli%20kalm%C4%B1%C5%9Ft%C4%B1r.

4- Ahmet Gürel makale - Uşakizade Muammer Bey (1873-1951) - http://www.egelife.com/ usakizade-muammer-bey-1873-1951
5- Gökhan Karakaş Milliyet Gazetesi haber araştırma çalışması - https://www.milliyet.com. tr/siyaset/katil-denizalti-karadenizde-batmis-6439319
6- Deniz Tarihi Araştırmacısı - Emekli Deniz Kurmay Albay Ali Rıza İşipek
7- https://denizkartali.com/silede-strumayi-batiran-sovyet-yuzbasi-dmitry-mitrofanovic-denezh- ko-ali-riza-isipek-tarihe-not-dusuyor.html

## RÜSTEMİYE VAPURU

1- Bir Ulusun Yeniden Doğuşu - The Rebirth of a Nation: https://www.facebook.com/TheRebirthofaNationTurkey/photos/a.142310627719507/2859740140722773
2- Atatürk'ün Antalya Ziyaretleri - Karabük Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölü- mü- Arş. Gör. Dr. Recep Arslan - https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/595109
3- Kültür ve Turizm Bakanlığı- Atatürk'ün Antalya'ya Gelişi - https://antalya.ktb.gov.tr/ TR-66950/genel-bilgi.html
4- Benim Güzel Şehrimde Güzel Adam Atatürk- İbrahim Uysal - https://antalyabugun.com. tr/tr/makale/guzel-sehrimde-guzel-adam-ataturk-27609.html
5- WOWTURKEY makale - http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=26929
6- Pinterest Türkiye - https://www.pinterest.de/pin/765049055429737175/
7- Cumhuriyet Gazetesi haberi - 30 Temmuz 2013 - https://www.cumhuriyet.com.tr/haber/ mursi-bey-parkinin-sirri-ortaya-cikti-436812

## KINALIADA VAPURU

1- Barış Cin- Yüksek Lisans Tezi İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Türkiye - İran İlişkileri (1923-1938) http://nek.istanbul.edu.tr:4444/ekos/ TEZ/41436.pdf
2- Doç. Dr. Hilal Akgül - İstanbul Bilgi Üniversitesi Rıza Han'ın (Rıza Şah Pehlevi) Türkiye Ziyareti https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/9895
3- İsmet Erarpat makalesi - https://www.sechaber.com.tr/ataturk-iran-sahi-riza-pehlevi-ile-is- tanbulda-26-haziran1934/

4- https://isteataturk.com/Kronolojik/Tarih/1934/6/26/Mustafa-Kemal-Ataturk-Kinaliada-Vapu- runda-Iran-Sahi-Pehlevi-ile-birlikte-26061934/11

## ANKARA VAPURU

1- https://isteataturk.com/g/icerik/Ataturkun-Su-ve-Deniz-Sevgisi/865

## SARI ZEYBEK

1- Yat Türkiye- Cem Gürdeniz makalesi- 25 Mart 2022 - https://www.yachtturkiye.com/ya- zarlar/cem-gurdeniz/savaronanin-kucuk-beyaz-kardesi-acar.html
2- Deniz Ülkütekin- Cumhuriyet Gazetesi haberi- 25 Kasım 2018 - https://www.cumhuriyet. com.tr/haber/savarona-muze-olmali-1150828
3- Rıfat N.Bali Savarona: Atatürk'e Son Armağan, Libra Kitapçılık, 2010
4- Mustafakemalim.com - https://mustafakemalim.com/ataturkun-fotografcisi-cemal-isikse- lin-objektifinden-muazzam-30-ataturk-fotografi/

## ACAR

1- Yat Türkiye- Cem Gürdeniz makalesi- 25 Mart 2022 - https://www.yachtturkiye.com/ya- zarlar/cem-gurdeniz/savaronanin-kucuk-beyaz-kardesi-acar.html
2- Deniz Ülkütekin- Cumhuriyet Gazetesi haberi- 25 Kasım 2018 - https://www.cumhuriyet. com.tr/haber/savarona-muze-olmali-1150828
3- Ahmet Gürel - Mayıs 2009 - *Atatürk'ten Gençliğe Unutulmaz Anılar*
4- https://isteataturk.com/g/icerik/Ataturk-Savarona-da/645
5- Dr. Öğretim Üyesi Mithat Atabay- Çanakkale On Sekiz Mart Üniversitesi - Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih, Türkiye Cumhuriyeti Tarihi - https://www.canakkaletravel.com/yazi/ ataturk-en-son-acar-motorunun-koltugundaydi.html
6- Teoman Özalp Atatürk'ü Son Görüşünü Anlatıyor - https://mustafakemalim.com/teoman-ozalp-ataturku-son-gorusunu-anlatiyor/

## İSTANBUL MOTORU

1- Çanakkale Travel İnternet Sitesi - Dr. Öğretim Üyesi Mithat Atabay Makalesi
https://www.canakkaletravel.com/yazi/ataturk-en-son-acar-motorunun-koltugundaydi.html
2- S. Eriş Ülger- Mustafa Kemal'den Atatürk'e- Sayfa 194
3- ERDEM DERGİSİ: https://erdem.gov.tr/tam-metin/254/tur#:~:text=Venizelos%2026%20Eyl%C3%BCl'de%20Dolmabah%C3%A7e,nda%20Atat%C3%BCrk%20taraf%C4%B1ndan%20kabul%20edilmi%C5%9Ftir.&text=Yakla%C

5%9F%C4%B1k%20iki%20saat%20s%C3%BCren%20bu,ve%20Balkan%20Pakt%C4%B1%20hakk%C4%B1nda%20g%C3%B6r%C3%BC%C5%9Fm%C3%BC%C5%9Flerdir.

## RÜYA YELKENLİSİ


1- Moda Deniz Kulübü Tarihçesi https://www.modadenizkulubu.org.tr/kulubumuz/tarihce

2- Yüksek Mimar Mühendis Selman Eriş Ülger - Kültür Bakanlığı Yayınları-1994- Mustafa Kemal Atatürk adlı kitap.


## ADATEPE MUHRİBİ


1- Raşit Matel - Atatürk ve Donanma

2- Atatürk İçin Türk Denizciliğinin Anlamı ve Erken Cumhuriyet Dönemindeki Yansımaları Funda Songür - Dr. Öğretim Görevlisi Pîrî Reis Üniversitesi - Denizcilik Meslek Yüksekokulu https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/2144469

3- Atatürk Ansiklopedisi - <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/deniz-kuvvetleri-komutanli- gi-1923-1938/>

4- Atatürk Ansiklopedisi - https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/resit-galip-baydur-1893-1934/

5- Atatürk'ün Maarif Vekillerinden Andımızın yazarı Dr. Reşit Galip kimdir? - https://www. healthworldnews.net/ataturkun-maarif-vekillerinden-andimizin-yazari-dr-resit-galip-kimdir/

6- Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı - https://www.dzkk.tsk.tr/Arsiv/icerik/adatepe-muhribi


## ZAFER DESTROYERİ


1- Raşit Matel - Atatürk ve Donanma

2- Mustafa Kemal Atatürk'ün 17 Kasım 1935 hatıra defteri yazısı - https://commons. wikimedia.org/wiki/File:Kam%C3%A2l_Atat%C3%BCrk%27%C3%BCn_Zafer_Destroyeri%27nin_hat%C4%B1ra_defterindeki_yaz%C4%B1lar%C4%B1_ve_imzas%C4%B1.jpg#/media/Fi- le:Mustafa_Kemal_Atat%C3%BCrk'%C3%BCn_17_Kas%C4%B1m_1935_hat%C4%B1ra_defte- ri_yaz%C4%B1s%C4%B1.JPG

3- Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Kronolojisi - Prof. Dr. Utkan Kocatürk- Sayfa 549

4- https://www.yenialanya.com/makale/4013223/evren-kurtoglu/alanyada-ataturk-ve-cumhuriyet

## SAVARONA YATI


1- Arda Uskan - Bir Tutkunun Öyküsü Savarona - 2012- G Yayın Grubu
2- Sinan Onuş - Atatürk'ün Savarona'da 56 Günü
3- Savarona Yatı- https://isteataturk.com/g/icerik/Savarona-Yati/959 https://isteataturk.com/ Kronolojik/Tarih/1938/6/14/Ataturk-Savarona-Yatinda-Istanbul-14061938/1 https://isteataturk. com/Kronolojik/Tarih/1938/6/14/Ataturk-Savarona-Yatinda-Istanbul-14061938/3
4- Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Kronolojisi - Prof. Dr. Utkan Kocatürk- Sayfa 619
5- Kültür ve Turizm Bakanlığı resmi internet sitesi - https://www.ktb.gov.tr/TR-96389/ataturkun-yati-savarona.html#:~:text=Savarona%20bug%C3%BCne%20kadar%20in%C5%9Fa%20 edilen,alan%C4%B1%20ortalama%2050%20metre%20karedir
6- TCG SAVARONA- ATATÜRK'TEN YADİGAR- ALİ RIZA İŞİPEK-ORYAL ÜNVER


## YAVUZ ZIRHLISI


1. Prof. Dr. Figen Atabey- Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Öğretim Üyesi - Atatürk'e Denizden Yapılan Cenaze Töreni - https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/676211
2. Ferdi Uyanıker- Atatürk'ün Vefatı Sonrası Deniz Kuvvetlerin-deki Hazırlıklar ve Gemi Jurnalleri Işığında Donanmanın Atatürk'e Vedası - <file:///C:/Users/gkarakas/Down- loads/Atat> rk n%20Vefat %20Sonras %20Deniz%20Kuvvetlerindeki%20Haz rl klar%20ve%20Gemi%20Jurnalleri%20I nda%20Donanman n%20Atat rk e%20Vedas [%23789086]-1268910%20(2).pdf
3. Ahmet Güleryüz - Yavuz ve Midilli - Denizler Kitapevi - 2007
4. Cemal Kutay - Atatürk'ün Son Günleri
5. Atatürk'ün Yavuz zırhlısı ziyareti ve sonuçları - https://docplayer.biz.tr/53104672-Ataturk- un-21-eylul-1925-te-yavuz-zirhlisini-ziyareti-ve-sonuclari.html
6. https://belleten.gov.tr/tam-metin/379/tur - Piri Reis Araştırma Merkezi Şube Müdürü Öğ. Kd. Bnb. Ersan Baş- Türk Tarihinde Yavuz Zırhlısının Rolü
7. Deniz Kuvvetleri Dergisi'nin Kasım 2005 - Sayı 594 - Atatürk'ün 21 Eylül 1925'te Yavuz Zırhlısını Ziyareti ve Sonuçları
8. İnternet Ansiklopedisi - https://tr.wikipedia.org/wiki/T%C3%BCrkiye_Cumhuriyeti_Bahriye_Vekaleti
9. Cevad Abbas Gürer/Sayfa 165 - Atatürk'ün Zengin Tarihinden Birkaç Yaprak

## YILDIRIM BOTU


1. https://tr.wikipedia.org/wiki/Y%C4%B1ld%C4%B1r%C4%B1m_Ordular_Grubu
2. MUSTAFA KEMAL ULUSU- ATATÜRK'ÜN YANI BAŞINDA-2008
3. https://www.sinangenim.com/tr/articles.asp?ID=7&Y=1994&AID=18&do=detail"&Y=1994&AID=18&do=detail"do=detail#:~:text=Merkezi%20Ankara'da%20bulunan%20Anadolu,ilk%20ve%20tek%20parlamenter%20kul%C3%BCb%C3%BCd%C3%BCr.
4. https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/anadolu-kulubu-dernegi/
5. Anılarla Anadolu Kulübü- Kulüp tarihçesi/ Prof. Dr. Mahmut Nedim Dural-2020
6. İşgal İstanbul'u ve Charles Harington- Atilla Oral-2013
7. https://belleten.gov.tr/tam-metin/1498/tur
8. https://denizkartali.com/general-harrington-ataturk-ile-hic-gorusmedi-dr-zekeriya-turkmen-isgali-anlatiyor.html
9. BUKE URAS- BÜYÜKADA- YAPI KREDİ YAYINLARI


## ÇANKAYA MOTORU


1- https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/165271
2- https://www.istdergi.com/tarih-belge/ataturkun-muze-kenti-istanbul
3- SÜREKLİ KAYNAK- Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Kronolojisi- Utkan Kocatürk
4- VAGON LİTS OLAYI- https://tr.wikipedia.org/wiki/Vagon-Li_Olay%C4%B1
5- Cumhuriyet Gazetesi- 27 Şubat 1933


## MALTEPE VAPURU


1- ATATÜRK ANSİKLOPEDİSİ https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/ege-vapuru/
2- MALTEPE VAPURU https://denizkartali.com/bogazicinin-en-kidemlisi-parcalanacak.html
3- https://canakkalesavaslariansiklopedisi.com/content/osmanli-seyr-i-sefain-idaresi/
4- Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihi 1 ve 2 cilt Şükrü Yaman


## LİLLİAS


1. Bir Zamanlar Uzunada- Kaptan Uluç Hanhan/2020
2. https://www.gastearsivi.com/gazete/cumhuriyet/1936-10-14/1
3. https://tr.wikipedia.org/wiki/Levantenler

4. https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/257938#:~:text=Ana%20Britannica'da%20Levanten%20(Frans%C4%B1zca,14%2C%20s%3A%20435).
5. TCG SAVARONA CİLT 1- ALİ RIZA İŞİPEK- ORYAL ÜNVER/ 2023
6. https://informadik.blogspot.com/2014/11/ertugrul-ve-savarona-yatlar.html
7. https://www.vda.org.tr/upload/tarife/VDA-TARIHI.pdf
8. Levanten ailelerin bilgi bankası/ http://www.levantineheritage.com/testi51.htm

**LADY MAY**

1. HANHAN Uluç, Bir Zamanlar Uzunada, 2019, İkinci Baskı, s.73-74,
2. www.uluchanhan.com
3. http://hakanakarcali.blogspot.com/2014/07/izmir-denizcilik-tarihine-iz-brakan.html
4. http://www.levantineheritage.com/turrell-family-su-ocarroll.html
5. https://www.superyachttimes.com/yachts/lady-may-of-glandore/photos
6. http://www.levantineheritage.com/giraud3.htm
7. https://www.wikitree.com/wiki/Giraud-50

# ATATÜRK'ÜN GEMİLERİ

- Mustafa Kemal Atatürk, 8 yıl 1 ay 19 gün sonra İstanbul'a dönerken neden deniz yolunu seçmişti? Atatürk'ü, İstanbul'a hangi deniz aracı getirdi?
- Türkiye Cumhuriyeti'nin modern yüzünü geleneksel motiflerle harmanlayan S/S Karadeniz, dünyanın ilk halkla ilişkiler vapuru olarak kaç ülkede kaç limanı ziyaret etti? Paris'te Eyfel Kulesi'nde ezan okunmasını sağlayan vapurun yolcuları kimdi?
- Türk sivil denizciliğinin sembolü olan Mustafa Kemal Atatürk'ün çift çipalı yastıklarla verdiği pozlar hangi vapurda ne zaman çekilmişti?
- Her 23 Nisan'da çok paylaşılan Atatürk'ün salıncakta sallanan fotoğrafları bir vapurda mı çekilmişti?
- 768 Yahudi mülteciyi Karadeniz'de ölüme yollayan Sovyet SC 213 denizaltısı, aynı gece Atatürk'ün de bir zamanlar bindiği hangi gemiyi batırmıştı?
- Büyük Önder Atatürk, çocuk heyecanıyla beklediği ancak 55 gün binebildiği Beyaz Kuğu Savarona'da hangi yurt sorunlarıyla ilgilenmişti?
- Atatürk'ün hayattayken bindiği son deniz aracı hayata gözlerini yumduğu şehirle aynı ismi mi taşıyordu?
- Cumhurbaşkanı Atatürk yurt dışına hiç çıkmış mıydı? Antalya-Alanya-İtalya sloganıyla Akdeniz kıyılarımıza göz diken İtalya'nın lideri Benito Mussolini'ye Cumhurbaşkanı Atatürk hangi savaş gemisiyle hangi mesajı bizzat verdi?
- İngiltere Kralı VIII. Edward'ın beyaz ceketini baca dumanıyla kirleten cumhurbaşkanlığı yatının ismi neydi?
- Vahdettin'i yurt dışına kaçıran İngiliz gemisi, 16 yıl 2 gün sonra Atatürk'ü uğurlamaya mı gelecekti?
- İşgal Komutanı General Harington, son Padişah Vahdettin ve Cumhurbaşkanı Atatürk'ü ağırlayan tek deniz aracının ismi neydi?
- Cumhurbaşkanı Atatürk, savaşlarda boyun eğdirdiği Yunanlılar tarafından nasıl ve neden Nobel Barış Ödülü adayı gösterildi?
- Yeni bir cumhurbaşkanlığı yatı alma çabaları sürerken, Atatürk'e hangi Levanten Ailesi'nin tekneleri sunulmuştu?

ALİ BOZOĞLU / GÖKHAN KARAKAŞ

ISBN 978-605-73124-2-7
9 786057 302427